
010014102079700024



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 141

2 Ιουλίου 1997

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΑΡΙΘ. 160

Κύρωση τροποποιήσεων, έτους 1995, της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC.46(65) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και με την απόφαση 1/95 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 12 παρ. 2 του ν.1045/1980 "Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974,(ΠΑΑΖΕΘ 74) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων" (Α 95).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του π.δ. 259/1988 "Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας" (Α 117).

3. Την απόφαση MSC.46(65) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.) που υιοθετήθηκε στην 65η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) την 16-05-1995, η οποία θα τεθεί διεθνώς σε ισχύ την 01-01-1997.

4. Την απόφαση 1/95 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων, στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών, με την οποία υιοθετήθηκαν τροποποιήσεις έτους 1995 της ΠΑΑΖΕΘ 74, οι οποίες θα τεθούν διεθνώς σε ισχύ την 01-07-1997.

5. Τις διατάξεις του άρθρου 29 Α του ν. 1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα" (Α 137) όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α 154).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

7. Την 327/05-12-96 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

8. Την 149/2-4-1997 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Αρθρο πρώτο

1. Στη Διεθνή Σύμβαση "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974" (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α 95) και τροποποιήθηκε με το Ν. 1159/1981 (Α 143), το Π.Δ. 541/1984 (Α 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α 70), το Π.Δ. 441/1989 (Α 191), το Π.Δ. 131/1990 (Α 52), το Π.Δ. 474/1991 (Α 175), το Ν. 2013/1992 (Α 28), το Π.Δ. 418/1993 (Α 177), το Π.Δ. 419/93 (Α 178), το Π.Δ. 41/1994 (Α 31), το Ν. 2208/1994 (Α 71), το Π.Δ. 323/94 (Α' 173), το Π.Δ. 136/1995 (Α 84) το Π.Δ. 74/1996 (Α 58) και το Π.Δ. 192/1996 (Α 157) κυρώνονται οι τροποποιήσεις έτους 1995 που υιοθετήθηκαν:

α) στην 65η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (Ι.Μ.Ο.) την 16-05-1995 και

β) με την απόφαση 1/95 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών.

2. Το κείμενο των τροποποιήσεων αυτών της Διεθνούς Σύμβασης "περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974" (ΠΑΑΖΕΘ 74) σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθεται ως ΜΕΡΟΣ Α και ΜΕΡΟΣ Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, που κυρώνονται με το διάταγμα αυτό, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α'

RESOLUTION MSC 46 (65)

adopted on 16 May 1995

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE MARITIME SAFETY COMMITEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974,

hereinafter referred to as "the Convention", concerning the procedures for amending the Annex to the Convention,

HAVING APPROVED, at its sixty-fourth session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article VIII (b) (i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, the amendments to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution,

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b) (vi)(2) (bb) of the Convention, that the amendments set out in the Annex shall be deemed to have been accepted on 1 July 1996 unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments.

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments set out in the Annex shall enter into force on 1 January 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution and its Annex to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

Regulation V/8 - Routeing

The existing heading and text of the regulation are replaced by the following:

"Ship's routeing

(a) Ships' routeing systems contribute to safety of life at sea, safety and efficiency of navigation, and/or protection of the marine environment Ships' routeing systems are recommended for use by, and may be made mandatory for, all ships, certain categories of ships or ships carrying certain cargoes, when adopted and implemented in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

(b) The Organization is recognized as the only international body for developing guidelines, criteria and regulations on an international level for ships' routeing systems. Contracting Governments shall refer proposals for the adoption of ships' routeing systems to the Organization. The Organization will collate and disseminate to Contracting Governments all relevant information with regard to any adopted ships' routeing systems.

(c) This regulation, and its associated guidelines and criteria, does not apply to warships, naval auxiliary or other vessels owned or operated by a Contracting Government and used, for the time being, only on government non-commercial service; however, such ships are encouraged to participate in ships' routeing systems adopted in accordance with this regulation.

(d) The initiation of action for establishing a ships' routeing system is the responsibility of the Government or Governments concerned. In developing such systems for adoption by the Organization, the guidelines and criteria developed by the Organization shall be taken into account.

(e) Ship's routeing systems should be submitted to the Organization for adoption. However, a Government or Governmenets implementing ships' routeing systems not intended to be submitted to the Organization for adoption or which have not been adopted by the Organization are encouraged to follow, wherever possible, the guidelines and criteria developed by the Organization.

(f) Where two or more Governments have a common interest in a particular area, they should formulate joint proposals for the delineation and use of a routeing system therein on the basis of an agreement between them. Upon receipt of such proposals and before proceeding with the consideration of it for adoption, the Organization shall ensure details of the proposal are disseminated to the Governments which have a common interest in the area, including countries in the vicinity of the proposed ships' routeing system.

(g) Contracting Governments shall adhere to the measures adopted by the Organization concerning ships' routeing. They shall promulgate all information necessary for the safe and effective use of adopted ships' routeing systems. A Government or Governments concerned may monitor traffic in those systems. Contracting Governments will do everything in their power to secure the appropriate use of ships' routeing systems adopted by the Organization.

(h) A ship shall use a mandatory ships' routeing system adopted by the Organization as required for its category or cargo carried and in accordance with the relevant provisions in force unless there are compelling reasons not to use a particular ships' routeing system. Any such reason shall be recorded in the ship's log.

(i) Mandatory ships' routeing systems shall be reviewed by the Contracting Government or Governments concerned in accordance with the guidelines and criteria developed by the Organization.

(j) All adopted ships' routeing systems and actions taken to enforce compliance with those systems shall be consistent with international law, including the relevant provisions of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

(k) Nothing in this regulation nor its associated guidelines and criteria shall prejudice the rights and duties of Governments under international law or the legal regime of international straits".

ANNEX

ATTACHMENT 1 TO THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE

RESOLUTION 1 OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

ADOPTED ON 29 NOVEMBER 1995

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

THE CONFERENCE,

RECALLING article VIII (c) of the International Con-

vention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as "the Convention") concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments, NOTING resolution A.596(15) adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (IMO), concerning the safety of ro-ro ships,

NOTING FURTHER resolutions MSC.11(55), MSC.12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) and MSC.27(61) by which amendments to the Convention were adopted by the Maritime Safety Committee of IMO aimed at enhancing the safety of new and existing ro-ro passenger ships, as appropriate,

EXPRESSING ITS CONCERN that, since the adoption of the aforementioned amendments, a number of ro-ro passenger ships have been involved in casualties, one of which has resulted in severe loss of life,

RECOGNIZING the urgent need to further improve the safety standards in all aspects of the design, equipment and operation of ro-ro passenger ships to avoid recurrence of such casualties,

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to all Members of the International Maritime Organization and all Contracting Governments to the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(c)(ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention the text of which is set out in the Annex to the present resolution,

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b) (vi)(2) (bb) of the Convention, that the amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 1997, unless, prior to this date, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments,

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 1997 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

Regulation 1 - Application

1 In paragraph 3.2, reference to "regulation 8.9" is replaced by "regulation 8-1".

Regulation 2 - Definitions

2 The following new paragraph 13 is added after the existing paragraph 12:

"13 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined, in regulation II 2/3".

Regulation 8 - Stability of passenger ships in damaged condition.

3 In the text in the parenthesis following the title, the reference to "paragraph 9" is replaced by "regulation 8 - 1".

4 The existing paragraph 2.3.5 is deleted.

5 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 7.4:

"The determination of the ship's stability shall always be made by calculation".

6 Existing paragraph 9 is deleted.

7 The following new regulations 8-1 and 8-2 are added after the existing regulation 8:

"Regulation 8-1

Stability of ro-ro passenger ships in damaged condition*

Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with regulation 8, as amended by resolution MSC.12(56), not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed below, according to the value of A/Amax as defined in the annex of the Calculation procedure to assess the survivability characteristics of existing ro-ro passenger ships when using a simplified method based upon resolution A.265(VIII), developed by the Maritime Safety Committee at its fifty-ninth session in June 1991 (MSC/Circ.574).

Value of A/Amax	Date of compliance
less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2002
95% or more but less than 97.5%	1 October 2004
97.5% or more	1 October 2005

Regulation 8-2

Special requirements for ro-ro passenger ships carrying 400 persons or more

Notwithstanding the provisions of regulation 8 and 8-1:

-1 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed on or after 1 July 1997 shall comply with the provisions of paragraph 2.3 of regulation 8, assuming the damage applied anywhere within the ships' length L; and

-2 ro-ro passenger ships certified to carry 400 persons or more constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of subparagraph .1 not later than the date of the first periodical survey after the date of compliance prescribed in subparagraph .2.1, .2.2 or .2.3 which occurs the latest:

-2.1 Value of A/Amax	Date of compliance
less than 85%	1 October 1998
85% or more but less than 90%	1 October 2000
90% or more but less than 95%	1 October 2002
95% or more but less than 97.5%	1 October 2004
97.5% or more	1 October 2010

-2.2 Number of persons permitted to be carried	
1500 or more	1 October 2002
1000 or more but less than 1500	1 October 2006
600 or more but less than 1000	1 October 2008
400 or more but less than 600	1 October 2010

** For the application of specific stability requirements to ro-ro passenger ships, refer to resolution 14 of the 1995 SOLAS Conference.*

- 2.3 Age of the ship equal or greater than 20 years, where the age of the ship means the time counted from date on which the keel was laid or the date on which it was at a similar stage of construction or from the date on which the ship was converted to a ro-ro passenger ship".

Regulation 10-Peak and machinery space bulkheads, shaft tunnels, etc., in passenger ships

8 The existing text of paragraphs 3 and 4 is replaced by the following:

"3 Where a long forward superstructure is fitted, the forepeak or collision bulkhead on all passenger ships shall be extended weathertight to the next full deck above the bulkhead deck. The extension shall be so arranged as to preclude the possibility of the bow door causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, a bow door.

4 The extension required in paragraph 3 need not be fitted directly above the bulkhead below, provided that all parts of the extension are not located forward of the forward limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. However, in ships constructed before 1 July 1997:

- 1 where a sloping ramp forms part of the extension, the part of the extension, which is more than 2.3 m above the bulkhead deck, may extend no more than 1 m forward of the forward limits specified in paragraph 1 or paragraph 2; and

- 2 where the existing ramp does not comply with the requirements for acceptance as an extension to the collision bulkhead and the position of the ramp prevents the siting of such extension within the limits specified in paragraph 1 or paragraph 2, the extension may be sited within a limited distance aft of the aft limit specified in paragraph 1 or paragraph 2. The limited distance aft should be no more than is necessary to ensure non interference with the ramp. The extension to the collision bulkhead shall open forward and comply with the requirements of paragraph 3 and shall be so arranged as to preclude the possibility of the ramp causing damage to it in the case of damage to, or detachment of, the ramp.

5 Ramps not meeting the above requirements shall be disregarded as an extension of the collision bulkhead.

6 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraphs 3 and 4 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997".

9 Existing paragraphs 5 and 6 are renumbered as paragraphs 7 and 8.

Regulation 15-Openings in watertight bulkheads in passenger ships

10 The following new paragraph 6.5 is added after existing paragraph 6.4:

"6.5 In ships constructed before 1 February 1992, doors which do not comply with paragraphs 6.1 to 6.4 shall be closed before the voyage commences, and shall be kept closed during navigation; the time of opening such doors in port and of closing them before the ship leaves port shall be entered into the log-book".

Regulation 19-Construction and initial tests of watertight decks, trunks, etc., in passenger ships and cargo ships

11 The following new paragraphs 2, 3 and 4 are added after the existing paragraph 1:

"2 Where a ventilation trunk passing through a structure penetrates the bulkhead deck, the trunk shall be capable of withstanding the water pressure that may be present within the trunk, after having taken into account the maximum heel angle allowable during intermediate stages of flooding, in accordance with regulation 8.5.

3 Where all or part of the penetration of the bulkhead deck is on the main ro-ro deck, the trunk shall be capable of withstanding impact pressure due to internal water motions (sloshing) of water trapped on the ro-ro deck.

4 In ships constructed before 1 July 1997, the requirements of paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997."

12 Existing paragraph 2 is renumbered as paragraph 5.

Regulation 20-Watertight integrity of passenger ships above the margin line

13 The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

"3 In passenger ships constructed on or after 1 July 1997, the open end of air pipes terminating within a superstructure shall be at least 1 m above the waterline when the ship heels to an angle of 15°, or the maximum angle of heel during intermediate stages of flooding, as determined by direct calculation, whichever is the greater. Alternatively, air pipes from tanks other than oil tanks may discharge through the side of the superstructure. The provisions of this paragraph are without prejudice to the provisions of the International Convention on Load Lines in force."

14 The existing paragraphs 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

15 The following new regulations 20-2 to 20-4 are added after existing regulation 20-1:

"Regulation 20-2

Watertight integrity from the ro-ro deck (bulkhead deck) to spaces below

1 In ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

- 1 subject to the provisions of subparagraphs .2 and .3, all accesses that lead to spaces below the bulkhead deck shall have a lowest point which is not less than 2.5 m above the bulkhead deck;

- 2 where vehicle ramps are installed to give access to spaces below the bulkhead deck, their openings shall be able to be closed weathertight to prevent ingress of water below, alarmed and indicated to the navigation bridge;

- 3 the Administration may permit the fitting of particular accesses to spaces below the bulkhead deck provided they are necessary for the essential working of the ship, e.g. the movement of machinery and stores, subject to such accesses being made watertight, alarmed and indicated to the navigation bridge;

- 4 the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;

- 5 the master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of such accesses referred to in subparagraphs .2 and .3 is implemented; and

- 6 the master shall ensure, before the ship leaves the berth on any voyage, that an entry in the log-book, as required by regulation 25, is made of the time of the last closing of the accesses referred to in subparagraphs .2 and .3.

2 In ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997:

- 1 all accesses from the ro-ro deck that lead to spaces below the bulkhead deck shall be made weathertight and means shall be provided on the navigation bridge, indicating whether the access is open or closed;

- 2 all such accesses shall be closed before the ship leaves the berth on any voyage and shall remain closed until the ship is at its next berth;

- 3 notwithstanding the requirements of subparagraph .2, the Administration may permit some accesses to be opened during the voyage but only for a period sufficient to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship; and

- 4 the requirements of subparagraph .1 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

Regulation 20-3

Access to ro-ro decks

In all ro-ro passenger ships, the master or the designated officer shall ensure that, without the expressed consent of the master or the designated officer, no passengers are allowed access to an enclosed ro-ro deck when the ship is underway.

Regulation 20-4

Closure of bulkheads on the ro-ro deck

1 All transverse or longitudinal bulkheads which are taken into account as effective to confine the seawater accumulated on the ro-ro deck shall be in place and secured before the ship leaves the berth and remain in place and secured until the ship is at its next berth.

2 Notwithstanding the requirements of paragraph 1, the Administration may permit some accesses within such bulkheads to be opened during the voyage but only for sufficient time to permit through passage and, if required, for the essential working of the ship".

Regulation 23-2-Integrity of the hull and superstructure, damage prevention and control

16 The existing text of regulation 23-2 is replaced by the following:

"(This regulation applies to all ro-ro passenger ships, except that for ships constructed before 1 July 1997, paragraph 2 shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997).

1 Indicators shall be provided on the navigation bridge for all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space. The indicator system shall be designed on the fail-safe principle and shall show by visual alarms if the door is not fully closed or if any of the securing arrangements are not in place and fully locked and by audible alarms if such door or closing appliances become open or the securing arrangements become unsecured. The indicator panel on the navigation bridge shall be equipped with a mode selection function "harbour/sea voyage" so arranged that an audible alarm is given on the navigation bridge if the ship leaves harbour with the bow doors, inner doors, stern ramp or any other side shell doors not closed or any closing device not in the correct position. The power supply for the indicator system shall be independent of the power supply for operating and securing the doors. The indicator systems, approved by the Administration, which were installed on ships constructed before 1 July 1997 need not be changed.

2 Television surveillance and a water leakage detection system shall be arranged to provide an indication to the navigation bridge and to the engine control station of any leakage through inner and outer bow doors, stern doors or any other shell doors which could lead to flooding of special category spaces or ro-ro cargo spaces.

3 Special category spaces and ro-ro cargo spaces shall be continuously patrolled or monitored by effective means, such as television surveillance, so that any movement of vehicles in adverse weather conditions and unauthorized access by passengers thereto can be detected whilst the ship is underway.

4 Documented operating procedures for closing and securing all shell doors, loading doors and other closing appliances which, if left open or not properly secured, could, in the opinion of the Administration, lead to flooding of a special category space or ro-ro cargo space, shall be kept on board and posted at an appropriate place".

Regulation 45-Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin

17 The following new sentence is added after the existing first sentence of paragraph 5.3.:

"In ro-ro passenger ships, cabling for emergency alarms and public address systems installed on or after 1 July 1998 shall be approved by the Administration having regard to the recommendations developed by the Organization *(1)*".

CHAPTER II-2

CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3-Definitions

18 The following new paragraph 34 is added after existing paragraph 33:

"34 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in this regulation".

19 The following new regulation 28-1 is added after existing regulation 28:

"Regulation 28-1

Escape routes on ro-ro passenger ships

1 Requirements applicable to all ro-ro passenger ships

1.1 This paragraph shall apply to all ro-ro passenger ships. For ships constructed before 1 July 1997 the requirements of the regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

1.2 Handrails or other handholds shall be provided in all corridors along the entire escape route, so that a firm handhold is available every step of the way, where possible, to the assembly stations and embarkation stations. Such handrails shall be provided on both sides of longitudinal corridors more than 1.8 m in width and transverse corridors more than 1 m in width. Particular attention shall be paid to the need to be able to cross

(1) Refer to the Recommendations for cabling for emergency alarms and public address systems to be developed by the Organization.

lobbies, atriums and other large open spaces along escape routes. Handrails and other handholds shall be of such strength as to withstand a distributed horizontal load of 750 N/m applied in the direction of the centre of the corridor or space, and a distributed vertical load of 750 N/m applied in the down- ward direction. The two loads need not be applied simultaneously.

1.3 Escape routes shall not be obstructed by furniture and other obstructions. With the exception of tables and chairs which may be cleared to provide open space, cabinets and other heavy furnishings in public spaces and along escape routes shall be secured in place to prevent shifting if the ship rolls or lists. Floor coverings shall also be secured in place. When the ship is underway, escape routes shall be kept clear of obstructions such as cleaning carts, bedding, luggage and boxes of goods.

1.4 Escape routes shall be provided from every normally occupied space on the ship to an assembly station. These escape routes shall be arranged so as to provide the most direct route possible to the assembly station, and shall be marked with symbols in accordance with the recommendations of the Organization. *(2)*

1.5 Where enclosed spaces adjoin an open deck, openings from the enclosed space to the open deck shall, where practicable, be capable of being used as an emergency exit.

1.6 Decks shall be sequentially numbered, starting with "1" at the tank top or lowest deck. These numbers shall be prominently displayed at stair landings and lift lobbies. Decks may also be named, but the deck number shall always be displayed with the name.

1.7 Simple "mimic" plans showing the "you are here" position and escape routes marked by arrows, shall be prominently displayed on the inside of each cabin door and in public spaces. The plan shall show the directions of escape, and shall be properly oriented in relation to its position on the ship.

1.8 Cabin and stateroom doors shall not require keys to unlock them from inside the room. Neither shall there be any doors along any designed escape route which require keys to unlock them when moving in the direction of escape.

2 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1997

2.1 The lowest 0.5 m of bulkheads and other partitions forming vertical divisions along escape routes shall be able to sustain a load of 750 N/m to allow them to be used as walking surfaces from the side of the escape route with the ship at large angles of heel.

2.2 The escape route from cabins to stairway enclosures shall be as direct as possible, with a minimum number of changes in direction. It shall not be necessary to cross from one side of the ship to the other to reach an escape route. It shall not be necessary to climb more than two decks up or down in order to reach an assembly station or open deck from any passenger space.

2.3 External routes shall be provided from open decks, referred to in paragraph 2.2, to the survival craft embarkation stations.

3 Requirements applicable to ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999

For ro-ro passenger ships constructed on or after 1 July 1999, escape routes shall be evaluated by an evacuation analysis early in the design process. The analysis shall be used to identify and eliminate, as far as practicable, congestion which may develop during an abandonment, due to normal movement of passengers and crew along escape routes, including the possibility that crew may need to move along these routes in a direction opposite the movement of passenger. In addition, the analysis shall be used to demonstrate that escape arrangements are sufficiently flexible to provide for the possibility that certain escape routes, assembly stations, embarkation stations or survival craft may not be available as a result of a casualty.

Regulation 37 - Protection of special category spaces

20 Existing paragraph 2.1 is renumbered as paragraph 2.1.1.

21 The following new paragraph 2.1.2 is added after the renumbered paragraph 2.1.1.:

"2.1.2 Discharges

2.1.2.1 In all ro-ro passenger ships discharge valves for scuppers, fitted with positive means of closing operable from a position above the bulkhead deck in accordance with the requirements of the International Convention on Load Lines in force, shall be kept open while the ships are at sea.

2.1.2.2 Any operation of the valves referred to in paragraph 2.1.2.1 shall be recorded in the log-book".

CHAPTER III

LIFE - SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 3 - Definitions

22 The following new paragraph 19 is added after existing paragraph 18:

"19 Ro-ro passenger ship means a passenger ship with ro-ro cargo spaces or special category spaces as defined in regulation II- 2/3".

Regulation 6 - Communications

23 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Public address systems on passenger ships

5.1 In addition to the requirements of regulation II-2/40.5 or regulation II-2/41-2, as appropriate, and of paragraph 4.2, all passenger ships shall be fitted with a public address system. With respect to passenger ships constructed before 1

July 1997 the requirements of paragraphs 5.2, 5.3 and 5.5, subject to the provisions of paragraph 5.6, shall apply after 1 July 1997.

5.2 The public address system shall be one complete system consisting of a loudspeaker installation which enables simultaneous broadcast of messages to all spaces where crew members or passengers, or both, are normally present and to assembly stations. The public address system shall provide for the broadcast of messages from the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary.

5.3 The public address system shall be protected against unauthorized use and be clearly audible above the ambient noise in all spaces, prescribed by paragraph 5.2,

(2) Refer to Symbols related to life-saving appliances and arrangements, adopted by the Organization by resolution A.760 (18).

and shall be provided with an override function controlled from one location on the navigation bridge and such other places on board as the Administration deems necessary, so that all emergency messages will be broadcast if and loudspeaker in the spaces concerned has been switched off, its volume has been turned down or the public address system is used for other purposes.

5.4 On passenger ships constructed on or after 1 July 1997:

- 1 the public address system shall have at least two loops which shall be sufficiently separated throughout their length and have two separated and independent amplifiers; and

- 2 the public address system and its performance standards shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization. *(3,4)*.

5.5 The public address system shall be connected to the emergency source of power.

5.6 Ships constructed before 1 July 1997 which are already fitted with the public address system approved by the Administration which comply substantially with those required by paragraph 5.2, 5.3 and 5.5 are not required to change their system.

24 The following new regulations 24-1 to 24-4 are added after existing regulation 24:

"Regulation 24-1

Requirements for ro-ro passenger ships

1 This regulation applies to all ro-ro passenger ships. Ro-ro passenger ships constructed:

- 1 on or after 1 July 1998 shall comply with the requirements of paragraphs 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 and 5;

- 2 on or after 1 July 1986 and before 1 July 1998 shall comply with paragraph 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000; and

- 3 before 1 July 1986 shall comply with paragraphs 5 not later than the first periodical survey after 1 July 1998 and with paragraphs 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 and 4 not later than the first periodical survey after 1 July 2000.

2 Liferafts

2.1 The ro-ro passenger ship's liferafts shall be served by marine evacuation systems complying with regulation 48.5 or launching appliances complying with regulation 48.6, equally distributed on each side of the ship.

2.2 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be provided with float-free stowage arrangements complying with the requirements of regulation 23.

2.3 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall be of a type fitted with a boarding ramp complying with the requirements of regulation 39.4.1 or regulation 40.4.1, as appropriate.

2.4 Every liferaft on ro-ro passenger ships shall either be automatically self-righting or be a canopied reversible liferaft which is stable in a sea-way and is capable of operating safely whichever way up it is floating. Alternatively, the ship shall carry automatically self-righting liferafts or canopied reversible liferafts, in addition to its normal complement of liferafts, of such aggregate capacity as will accomodate at least 50% of the persons not accomodated in lifeboats. This additional liferaft capacity shall be determined on the basis of the difference between the total number of persons on board and the number of persons accomodated in lifeboats. Every such liferaft shall be approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization *(5)*.

3 Fast rescue boats

3.1 At least one of the rescue boats on a ro-ro passenger ship shall be a fast rescue boat approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization *(6)*.

3.2 Each fast rescue boat shall be served by a suitable launching appliance approved by the Administration. When approving such launching appliances, the Administration shall take into account that the fast rescue boat is intended to be launched and retrieved even under severe adverse weather conditions, and also shall have regard to the recommendations adopted by the Organization *(7)*.

3.3 At least two crews of each fast rescue shall be trained and drilled regularly having regard to the Seafarers Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code and recommendations adopted by the Organization *(8)*, including all aspects of rescue, handling, manoeuvring, operating these craft in various conditions, and righting them after capsize.

3.4 In the case where the arrangement or size of a ro-ro passenger ship, constructed before 1 July 1997, is such as to prevent the installation of the fast rescue boat required by paragraph 3.1, the fast rescue boat may be installed in place of an existing lifeboat which is accepted as a rescue boat or, in the case of ships constructed prior to 1 July 1986, boats for use in an emergency, provided that all of the following conditions are met:

- 1 the fast rescue boat installed is served by a launching appliance complying with the provisions of paragraph 3.2;

- 2 the capacity of the survival craft lost by the above substitution is compensated by the installation of liferafts capable of carrying at least an equal number of persons served by the lifeboat replaced; and

- 3 such liferafts are served by the existing launching appliances or marine evacuation systems.

4 Means of rescue

4.1 Each ro-ro passenger ship shall be equipped with efficient means for rapidly recovering survivors from the

---

(3) Refer to the Code on Alarms and Indicators, 1995, adopted by the Organization by resolution A.830 (19).

(4) Refer to performance standards for public address systems to be developed by the Organization.

(5) Refer to the requirements for automatically self-righting liferafts and canopied reversible liferafts to be developed by the Organization.

(6) Refer to the Guidelines for fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.656 (16). (To be reviewed and revised taking into account the recommendations of the Nordic group).

(7) Refer to recommendations to be adopted by the Organization.

(8) Refer to the Recommendation on training requirements for crews of fast rescue boats, adopted by the Organization by resolution A.771 (18) and section A-VI/2, table A-VI/2 2 "Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats" of the Seaferers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code.

water and transferring survivors from rescue units of survival craft to the ship.

4.2 The means of transfer of survivors to the ship may be part of a marine evacuation system, or may be part of a system designed for rescue purposes.

4.3 If the slide of a marine evacuation system is intended to provide the means of transfer of survivors to the deck of the ship, the slide shall be equipped with handlines or ladders to aid in climbing up the slide.

5 Lifejackets

5.1 Notwithstanding the requirements of regulations 7.2 and 21.2, a sufficient number of lifejackets shall be stowed in the vicinity of the assembly stations so that passengers do not have to return to their cabins to collect their lifejackets.

5.2 In ro-ro passenger ships, each lifejacket shall be fitted with a light complying with the requirements of regulation 32.3

Regulation 24-2

Information on passengers

1 All persons on board passenger ships shall be counted prior to departure.

2 Details of persons who have declared a need for special care or assistance in emergency situations shall be recorded and communicated to the master prior to departure.

3 In addition, not later than 1 January 1999, the names and gender of all persons on board, distinguishing between adults, children and infants shall be recorded for search and rescue purposes.

4 The information required by paragraphs 1, 2 and 3 shall be kept ashore and made readily available to search and rescue services when needed.

5 Administrations may exempt passenger ships from the requirements of paragraph 3, if the scheduled voyages of such ships render it impracticable for them to prepare such records.

Regulation 24-3

Helicopter landing and pick-up areas

1 All ro-ro passenger ships, shall be provided with a helicopter pick-up area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization *(9)*.

2 Ro-ro passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with the requirements of paragraph 1 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

3 Passenger ships of 130 m in lenght and upwards, constructed on or after 1 July 1999 shall be fitted with a helicopter landing area approved by the Administration having regard to the recommendations adopted by the Organization. *(10)*

Regulation 24-4

Decision - support system for masters of passenger ships

1 This regulation applies to all passenger ships. Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall comply with requirements of this regulation not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1999.

2 In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.

3 The system shall, as a minimum, consist of a printed emergency plan or plans *(11)*. All foreseeable emergency situations shall be indentified in the emergency plan or plans, including but not limited to, the following main groups of emergencies: .1 fire; .2 damage to ship; .3 pollution; .4 unlawful acts threatening the safety of the ship and the security of its passengers and crew; .5 personnel accidents; .6 cargo-related accidents; and .7 emergency assistance to other ships.

4 The emergency procedures established in the emergency plan or plans shall provide decision support to masters for handling any combination of emergency situations.

5 The emergency plan or plans shall have a uniform structure and be easy to use. Where applicable, the actual loading condition as calculated for the passenger ship's voyage stability shall be used for damage control purposes.

6 In addition to the printed emergency plan or plans, the Administration may also accept the use of a computer-based decision - support system on the navigation bridge which provides all the information contained in the emergency plan or plans, procedures, check - lists, e.t.c., which is able to present a list of recommended actions to be carried out in foreseeable emergencies".

CHAPTER IV

RADIOCOMMUNICATIONS

Regulation 1 - Application

25 In paragraph 5, the reference to "paragraph 4" is replaced by "paragraphs 4 and 7".

26 At the end of paragraph 5.1.2, after the existing date "1992", the phrase," however, passenger ships irrespective of size shall not be granted any exemption from the requirements of regulation 3 of chapter IV of that Convention" is added.

27 The following new paragraph 7 is added after the existing paragraph 6:

"7 Passenger ships constructed before 1 July 1997 shall, as appropriate, comply with the requirements of regulations 6.4, 6.5, 6.6 and 7.5 not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997".

28 The existing paragraph 7 is renumbered as paragraph 8.

Regulation 6 - Radio installations

29 The following new paragraphs 4, 5 and 6 are added after the existing paragraph 3:

"4 In passenger ships, a distress panel shall be installed at the conning position. This panel shall contain either one single button which, when pressed, initiates a distress alert using all radiocommunication installations required on board for that purpose or one button for each individual installation. The panel shall clearly and visually indicate

(9) Refer to the Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR), adopted by the Organization by resolution A.229(VII), as amended.

(10) Refer to recommendations to be developed by the Organization.

(11) Refer to the International Safety Management (ISM) Code, chapter 8 and the guidelines for a structure of an integrated system for shipboard emergency plans scheduled to be finalized in 1996.

whenever any button or buttons have been pressed. Means shall be provided to prevent inadvertent activation of the button or buttons. If the satellite EPIRB is used as the secondary means of distress alerting and is not remotely activated, it shall be acceptable to have an additional EPIRB installed in the wheelhouse near the conning position.

5 In passenger ships, information on the ship's position shall be continuously and automatically provided to all relevant radiocommunication equipment to be included in the initial distress alert when the button of buttons on the distress panel is pressed.

6 In passenger ships, a distress alarm panel shall be installed at the conning position. The distress alarm panel shall provide visual and aural indication of any distress alert or alerts received on board and shall also indicate through which radiocommunication service the distress alerts have been received".

Regulation 7 - Radio equipment: General

30 The following new paragraph 5 is added after existing paragraph 4:

"5 Every passenger ship shall be provided with means for two-way on-scene radiocommunications for search and rescue purposes using the aeronautical frequencies 121.5 MHz and 123.1 MHz from the position from which the ship is normally navigated".

Regulation 16 - Radio personnel

31 The existing paragraph is numbered as paragraph 1.

32. The following new paragraph 2 is added after the renumbered paragraph 1:

"2 In passenger ships, at least one person qualified in accordance with paragraph 1 shall be assigned to perform only radiocommunication duties during distress incidents".

CHAPTER V

SAFETY OF NAVIGATION

Regulation 10 - Distress messages: Obligations and procedures

33 The existing text of paragraphs (a) to (d) is replaced by the following:

"(a) The master of a ship at sea which is in a position to be able to provide assistance, on receiving a signal from any source that persons are in distress at sea, is bound to proceed with all speed to their assistance, if possible informing them or the search and rescue service, that the ship is doing so. If the ship receiving the distress alert is unable or, in the special circumstances of the case, considers it unreasonable or unnecessary to proceed to their assistance, the master must enter in the long-book the reason for failing to proceed to the assistance of the persons in distress and, taking into account the recommendations of the Organization *(12)*, inform the appropriate search and rescue service accordingly.

(b) The master of a ship in distress or the search and rescue service concerned, after consultation, so far as may be possible, with the masters of ships which answer the distress alert, has the right to requisition one or more of those ships such as the master of the ship in distress or the search and rescue service considers best able to render assistance, and it shall be the duty of the master or masters of the ship or ships so requisitioned to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of persons in distress.

(c) Masters of ships shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation on learning that their ships have not been requisitioned and that one or more other ships have been requisitioned and are complying with the requisition. This decision shall, if possible, be communicated to the other requisitioned ships and to the search and rescue service.

(d) The master of a ship shall be released from the obligation imposed by paragraph (a) of this regulation, and, if the ship has been requisitioned, from the obligation imposed by paragraph (b) of this regulation, on being informed by the persons in distress or by the search and rescue service or by the master of another ship which has reached such persons that assistance is no longer necessary".

34 The following new regulation 10-1 is added after regulation 10:

"Regulation 10-1

Master's discretion for safe navigation

The master shall not be constrained by the shipowner, charterer or any other person from taking any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary for safe navigation, in particular in severe weather and in heavy seas".

Regulation 13 - Manning

35 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) On every passenger ship to which chapter I applies, to ensure effective crew performance in safety matters, a working language shall be established and recorded in the ship's log book. The company *(13)* or the master, as appropriate, shall determine the appropriate working language. Each seafarer shall be required to understand and, where appropriate, give orders and instructions and to report back in that language. If the working language is not an official language of the State whose flag the ship is entitled to fly, all plans and lists required to be posted shall include a translation into the working language".

Regulation 15 - Search and rescue

36 The following new paragraph (c) is added after existing paragraph (b):

"(c) Passenger ships to which chapter I applies, trading on fixed routes shall have on board a plan for co-operation with appropriate search and rescue services in event of an emergency. The plan shall be developed in co-operation between the ship and the search and rescue services and

---

(12) Refer to the immediate action to be taken by each ship on receipt of a distress message in the Merchant Ship Search and Rescue Manual (MERSAR), as it may be amended.

(13) Company means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management (I.S.M.) Code.

be approved by the Administration. The plan shall include provisions for periodic exercises to be undertaken as agreed by the passenger ship and the search and rescue services concerned to test its effectiveness".

37 The following new regulation 23 is added after existing regulation 22:

"Regulation 23

Operational limitations

(This regulation applies to all passenger ships to which chapter I applies)

1 On passenger ships constructed before 1 July 1997, the requirements of this regulation shall apply not later than the date of the first periodical survey after 1 July 1997.

2 A list of all limitations on the operation of a passenger ship including exemptions from any of these regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages, shall be compiled before the passenger ship is put in service. The list, together with any necessary explanations, shall be documented in a form acceptable to the Administration, which shall be kept on board readily available to the master. The list shall be kept updated. If the language used is not English or French, the list shall be provided in one of the two languages".

CHAPTER VI

CARRIAGE OF CARGOES

Regulation 5 - Stowage and securing

38 The following new paragraph 6 is added after existing paragraph 5:

"6 Cargo units including vehicles and containers, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro cargo spaces, as defined in regulation II-2/3.14, all securing of cargo units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual shall be drawn up to a standard at least equivalent to the quidelines developed by the Organization. (14)"

---

(14) Refer to the guidelines to be developed by the Organization.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α'

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC. 46 (65)

που υιοθετήθηκε την 16 Μαΐου 1995

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης για το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ το άρθρο VIII (β) της Δ.Σ. για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (ΠΑΑΖΕΘ) 1974, που στο εξής θα αναφέρεται ως "η Σύμβαση", σχετικά με τις διαδικασίες για την τροποποίηση του παραρτήματος της Σύμβασης.

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΓΚΡΙΝΕΙ στην 64η σύνοδο της, τροποποιήσεις στη Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (i) αυτής.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης, τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα θα θεωρηθεί ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Ιουλίου 1996 εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων Κρατών στη Σύμβαση ή Συμβαλλόμενα Κράτη, οι στόλοι των οποίων, αποτελούν συνολικά όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, γνωστοποιήσουν τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα Συμβαλλόμενα Κράτη να λάβουν υπόψη τους ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1997, εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την πιο πάνω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της παρούσας απόφασης και το κείμενο των τροποποιήσεων που περιέχονται στο παράρτημα, σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη στη Σύμβαση.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΕΠΙΣΗΣ τον Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης και του παραρτήματός της, στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι συμβαλλόμενα Κράτη στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Κανονισμός V/8 - Πορειογράφηση

Η υπάρχουσα επικεφαλίδα και το κείμενο του κανονισμού αντικαθίσταται ως εξής:

"Πορειογράφηση πλοίων

(α) Τα συστήματα πορειογράφησης των πλοίων συμβάλλουν στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην ασφάλεια και αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και/ή στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τα συστήματα πορειογράφησης των πλοίων συνιστώνται για χρήση και μπορεί να καταστούν υποχρεωτικά για όλα τα πλοία, για ορισμένες κατηγορίες πλοίων ή για πλοία που μεταφέρουν συγκεκριμένα φορτία, όταν υιοθετηθούν και εφαρμοστούν σύμφωνα με τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό.

(β) Ο Οργανισμός αναγνωρίζεται ως το μόνο διεθνές σώμα για την σύνταξη οδηγιών, κριτηρίων και κανονισμών σε διεθνές επίπεδο, αναφορικά με τα συστήματα πορειογράφησης των πλοίων. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα υποβάλλουν τις προτάσεις τους σχετικά με την υιοθέτηση των συστημάτων πορειογράφησης των πλοίων προς τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός θα ταξινομεί και θα κοινοποιεί προς τα Συμβαλλόμενα Κράτη κάθε σχετική πληροφορία που αφορά στην οποιαδήποτε υιοθέτηση συστημάτων πορειογράφησης των πλοίων.

(γ) Ο Κανονισμός αυτός και οι σχετιζόμενες μ' αυτόν οδηγίες και κριτήρια, δεν θα έχουν εφαρμογή σε πολεμικά πλοία, σε βοηθητικά πλοία του στόλου ή άλλα πλοία ανήκοντα στο Συμβαλλόμενο Κράτος ή διαχειριζόμενα από αυτό και χρησιμοποιούνται, επί του παρόντος αποκλειστικά σε κρατική μη-εμπορική υπηρεσία, παρ' όλα αυτά, τέτοια πλοία συνιστάται να συμμετέχουν σε συστήματα πορειογράφησης πλοίων που υιοθετούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

(δ) Η ανάληψη πρωτοβουλίας για την καθιέρωση ενός συστήματος πορειογράφησης πλοίων, είναι ευθύνη του ενδιαφερομένου ή των ενδιαφερομένων Κρατών. Κατά την σύνταξη τέτοιων συστημάτων που πρόκειται να υιοθετηθούν από τον Οργανισμό, θα λαμβάνονται υπόψη οι οδηγίες και τα κριτήρια που συντάχθησαν από τον Οργανισμό.

(ε) Τα συστήματα πορειογράφησης των πλοίων πρέπει να υποβάλλονται στον Οργανισμό για υιοθέτηση. Πάντως, το Κράτος ή τα Κράτη που καθιερώνουν τέτοια συστήματα πορειογράφησης πλοίων και τα οποία δεν προτίθενται να υποβάλουν στον Οργανισμό για υιοθέτηση, ή αυτά που δεν έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό, συνιστάται όπως ακολουθούν, όποτε είναι δυνατόν, τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό.

(ζ) Οταν δύο ή περισσότερα Κράτη έχουν κοινά συμφέροντα σε ιδιάζουσας σημασίας περιοχή, τότε πρέπει να διαμορφώσουν κοινές προτάσεις για την οριοθέτηση και χρήση ενός συστήματος πορειογράφησης σ' αυτή, βασιζόμενοι σε μια μεταξύ τους συμφωνία. Με τη λήψη τέτοιας πρότασης και πριν προχωρήσει ο Οργανισμός σε εξέτασή της για υιοθέτηση, θα εξασφαλίζεται ότι, τα λεπτομερή στοιχεία της πρότασης, έχουν κοινοποιηθεί προς τα Κράτη εκείνα που έχουν κοινά συμφέροντα στην περιοχή, περιλαμβανομένων και των χωρών που βρίσκονται κοντά στην περιοχή του προτεινόμενου συστήματος πορειογράφησης των πλοίων.

(η) Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα εφαρμόζουν πιστά τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό σχετικά με την πορειογράφηση των πλοίων. Θα κοινοποιούν όλες εκείνες τις απαραίτητες πληροφορίες για την ασφαλή και αποτελεσματική χρήση των υιοθετηθέντων συστημάτων πορειογράφησης πλοίων. Το ενδιαφερόμενο ή τα ενδιαφερόμενα Κράτη, μπορούν να συντονίζουν την κυκλοφορία σε αυτά τα συστήματα. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη θα διασφαλίζουν με κάθε δυνατό τρόπο τη σωστή χρήση των συστημάτων πορειογράφησης των πλοίων που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό.

(θ) Κάθε πλοίο θα χρησιμοποιεί ένα υποχρεωτικό σύ-

στημα πορειογράφησης πλοίων που έχει υιοθετηθεί από τον Οργανισμό, όπως απαιτείται για την κατηγορία του ή το φορτίο που μεταφέρει και σύμφωνα με τις σχετικές ισχύουσες διατάξεις, εκτός εάν, υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που επιβάλλουν την μη χρησιμοποίηση ενός συγκεκριμένου συστήματος πορειογράφησης πλοίων. Οποιοσδήποτε τέτοιος λόγος υπάρχει θα καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου.

(ι) Τα υποχρεωτικά συστήματα πορειογράφησης πλοίων θα αναθεωρούνται από το Συμβαλλόμενο ή τα Συμβαλλόμενα Κράτη, σύμφωνα με τις οδηγίες και τα κριτήρια που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό.

(κ) Ολα τα υιοθετηθέντα συστήματα πορειογράφησης των πλοίων και οι ενέργειες που γίνονται για την επιβολή συμμόρφωσης προς αυτά, θα ακολουθούν το διεθνές δίκαιο, περιλαμβανομένων των σχετικών διατάξεων της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.

(λ) Τίποτα σ' αυτόν τον κανονισμό, ούτε στις σχετικές με αυτόν οδηγίες και κριτήρια δεν θα θίγει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των Κρατών που υπαγορεύονται από το διεθνές δίκαιο ή το νομικό καθεστώς των διεθνών στενών".

Παράρτημα Β'

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1 ΣΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ 1 ΤΗΣ ΔΙΑΣΚΕΨΗΣ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΚΡΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974 ΠΟΥ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΣΤΙΣ 29 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 1995.

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΗ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο VIII (γ) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως "η σύμβαση") το οποίο αφορά στη διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης από Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κρατών,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ την απόφαση Α. 595(15) που υιοθετήθηκε από τη Συνέλευση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, που αφορά στην ασφάλεια των οχηματαγωγών πλοίων.

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΥΠΟΨΗ τις αποφάσεις MSC. 11 (55), MSC. 12(56), MSC.24(60), MSC.26(60) και MSC. 27(61) με τις οποίες υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, που σκοπό έχουν την παροαγωγή της ασφάλειας των νέων και υπαρχόντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, αντίστοιχα,

ΕΚΦΡΑΖΟΝΤΑΣ ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ότι, από την υιοθέτηση των προαναφερομένων τροποποιήσεων, ένας αριθμός επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, έχει εμπλακεί σε ατυχήματα, ένα από τα οποία είχει ως αποτέλεσμα να απωλεσθεί μεγάλος αριθμός ανθρώπων,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ την επείγουσα ανάγκη για την περαιτέρω βελτίωση των προτύπων ασφαλείας σε όλα τα ζητήματα σχεδιασμού, εξοπλισμού και χειρισμού επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, ώστε να αποφευχθεί επανάληψη τέτοιων ατυχημάτων,

ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σ' όλα τα μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και σ' όλα τα Συμβαλλόμενα στη Σύμβαση Κράτη Μέλη.

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (γ) (ii) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1 Ιανουαρίου 1997, εκτός αν, πριν την ημερομηνία αυτή, περισσότερες του ενός τρίτου των Συμβαλλομένων στη Σύμβαση Κρατών ή Συμβαλλομένων Κρατών οι στόλοι των οποίων αποτελούν συνολικά όχι λιγότερο από το 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκοσμίου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις,

3. ΚΑΛΕΙ τα Συμβαλλόμενα Κράτη να έχουν υπόψη τους ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1 Ιουλίου 1997 εφόσον γίνουν αποδεκτές σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Κανονισμός 1 - Εφαρμογή.

1. Στην παράγραφο 3.2, η αναφορά στον "κανονισμό 8.9" αντικαθίσταται από "κανονισμό 8-1".

Κανονισμός 2 - Ορισμοί

2. Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 12 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 13:

"13 Επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο σημαίνει επιβατηγό πολοίο με χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζονται στο "κανονισμό ΙΙ-2/3".

Κανονισμός 8 - Ευστάθεια επιβατηγών πολοίων μετά από βλάβη

3. Στο κείμενο της παρένθεσης που ακολουθεί τον τίτλο, η αναφορά στην "παράγραφο 9" αντικαθίσταται από τον "κανονισμό 8-1".

4. Η υπάρχουσα παράγραφος 2.3.5. διαγράφεται.

5. Μετά την υπάρχουσα πρώτη πρόταση της παραγράφου 7.4 προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση:

"Ο υπολογισμός της ευστάθειας του πολοίου θα γίνεται πάντα με υπολογισμό".

6. Η υπάρχουσα παράγραφος 9 διαγράφεται.

7. Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 8, προστίθενται οι ακόλουθοι νέοι κανονισμοί 8-1 και 8-2:

Κανονισμός 8-1

Ευστάθεια των επιβατηγών οχηματαγωγών μετά από βλάβη*

Επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 θα συμμορφώνονται με τον κανο-

** Για την εφαρμογή ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, γίνεται αναφορά στην απόφαση 14 της Διάσκεψης ΠΑΑΖΕΘ του 1995.*

νισμό 8, όπως τροποποιήθηκε με την Απόφαση MSC. 12(56), όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την ημερομηνία συμμόρφωσης που περιγράφεται παρακάτω, σύμφωνα με την τιμή του κλάσματος A/Amax, όπως ορίζεται στο παράρτημα της διαδικασίας υπολογισμού για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών επιβίωσης των υπαρχόντων επιγατηγών οχηματαγωγών πλοίων με τη χρήση της απλοποιημένης μεθόδου που βασίζεται στην Α. 265(VIII), που καταρτίσθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας κατά την πεντηκοστή ένατη σύνοδό της, τον Ιούνιο του 1991 (MSC/Circ. 574).

Τιμή του A/Amax	Ημερομηνία Συμμόρφωσης
μικρότερο από 85%	1 Οκτωμβρίου 1998
85% ή μεγαλύτερο αλλά μιρκότερο από 90%	1 Οκτωβρίου 2000.
90% ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο από 95%	1 Οκτωβρίου 2002
95% ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο από 97.5%	1 Οκτωβρίου 2004.
97.5% ή μεγαλύτερο	1 Οκτωβρίου 2005.

Κανονισμός 8-2

Ειδικές απαιτήσεις για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που μεταφέρουν 400 ή και περισσότερα άτομα.

Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των κανονισμών 8 και 8-1.

1. Επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εφοδιασμένα με πιστοποιητικό για τη μεταφορά 400 ή και περισσοτέρων ατόμων, που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1997 θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της παραγράφου 2.3 του κανονισμού 8 θεωρώντας ότι η βλάβη μπορεί να συμβεί σε οποιοδήποτε σημείο του μήκους του πλοίου L και

2. επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εφοδιασμένα με πιστοποιητικό για τη μεταφορά 400 ή και περισσοτέρων ατόμων που ναυπηγήθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου 1 όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την ημερομηνία συμμόρφωσης που περιγράφεται στην υποπαράγραφο 2.1, 2.2 ή 2.3 οποιαδήποτε συμβεί αργότερα:

2.1. Τιμή του κλάσματος A/Amax	Ημερομηνία συμμόρφωσης
μικρότερο από 85%	1 Οκτωβρίου 1998
85% ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο από 90%	1 Οκτωβρίου 200ο.
90% ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο από 95%	1 Οκτωβρίου 2002.
95% ή μεγαλύτερο αλλά μικρότερο από 97.5%	1 Οκτωβρίου 2004.
97.5% ή μεγαλύτερο	1 Οκτωβρίου 2010.

2.2. Επιτρεπόμενος αριθμός επιβαινόντων	
1.500 ή περισσότεροι	1 Οκτωβρίου 2002.
1000 ή περισσότεροι αλλά λιγότεροι από 1500	1 Οκτωβρίου 2006.
600 ή περισσότεροι αλλά λιγότεροι από 1000	1 Οκτωβρίου 2008.
400 ή περισσότεροι αλλά λιγότεροι από 600	1 Οκτωβρίου 2010.

2.3. Ηλικία πλοίου ίση ή μεγαλύτερη από 20 χρόνια, όπου αναφέρεται η ηλικία του πλοίου, σημαίνει το χρόνο που υπολογίσθηκε από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε η τρόπιδα ή την ημερομηνία κατά την οποία αυτό ήταν σε παρεμφερές στάδιο κατασκευής ή από την ημερομηνία κατά την οποία το πολοίο μετασκευάστηκε σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο.

Κανονισμός 10 - Ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανών, σήραγγες ελικοφόρων αξόνων κ.λ.π. σε επιβατηγά πλοία.

8 Το υπάρχον κείμενο των παραγράφων 3 και 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"3 Όταν υπάρχει μακριά πρωραία υπερκατασκευή, το διάφραγμα της πρωραίας δεξαμενής ζυγοστάθμισης ή σύγκρουσης σε όλα τα επιβατηγά πλοία θα επεκτείνεται καιροστεγώς μέχρι το επόμενο πλήρες κατάστρωμα, πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων. Η επέκταση θα έχει τέτοια διάταξη ώστε να αποκλείεται η δυνατότητα η πρωραία θύρα να προξενήσει ζημία σ' αυτό σε περίπτωση βλάβης ή απόσπασης της πρωραίας θύρας.

4. Η επέκταση που απαιτείται από την παράγραφο 3, δεν είναι αναγκαίο να βρίσκεται απευθείας πάνω από την υποκείμενη φρακτή, με την προϋπόθεση ότι, όλα τα τμήματα της επέκτασης δεν θα βρίσκονται πρώραθεν του πρωραίου ορίου όπως αυτό περιγράφεται ειδικά στην παράγραφο 1 ή 2. Όμως για πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997:

1. Όταν ένα κεκλιμένο επίπεδο φόρτωσης (ράμπα) σχηματίζει μέρος της επέκτασης, το τμήμα της επέκτασης που απέχει περισσότερο από 2.3 μέτρα πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, μπορεί να εκτείνεται όχι περισσότερο από 1 μέτρο πρώραθεν των πρωραίων ορίων, όπως περιγράφεται ειδικά στην παράγραφο 1 ή 2 και

2. Όταν το υπάρχον κεκλιμένο επίπεδο φόρτωσης (ράμπα) δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις ώστε να γίνει αποδεκτό ως επέκταση του διαφράγματος σύγκρουσης και η θέση του πιο πάνω κεκλιμένου εμποδίζει την τοποθέτηση μιάς τέτοιας επέκτασης, εντός των ορίων που περιγράφονται ειδικά στην παράγραφο 1 ή 2, η επέκταση μπορεί να τοποθετηθεί εντός περιωρισμένης απόστασης πρύμνηθεν του πρυμναίου ορίου που περιγράφεται στην παράγραφο 1 ή 2.

Η περιωρισμένη απόσταση προς το πρύμα δεν θα υπερβαίνει την αναγκαία απόσταση για να εξασφαλίζεται η μη παρέμβαση με τη ράμπα. Η επέκταση του διαφράγματος σύγκρουσης θα ανοίγει προς την πλώρη και θα συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 3, θα έχει δε τέτοια διάταξη, έτσι ώστε να αποκλείεται η πιθανότητα, η ράμπα να της προξενήσει ζημία σε περίπτωση βλάβης, ή απόσπασης της ράμπας.

5. Κεκλιμένα επίπεδα φόρτωσης (ράμπες) που δεν ικανοποιούν τις παραπάνω απαιτήσεις δεν θα θεωρούνται ως επέκταση του διαφράγματος σύγκρουσης.

6. Σε πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 οι απαιτήσεις των παραγράφων 3 και 4 θα εφαρμόζονται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997".

9. Οι υπάρχουσες παράγραφοι 5 και 6 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 7 και 8.

Κανονισμός 15 - Ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα επιβατηγών πλοίων.

10 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 6.4 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 6.5:

"6.5 Σε πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Φεβρουαρίου 1992, θύρες που δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις των παραγράφων 6.1 ώς 6.4 θα κλείνονται πριν την έναρξη του ταξιδίου, και θα παραμένουν κλειστές κατά τη διάρκεια του πλου. Ο χρόνος ανοίγματος τέτοιων θυρών στο λιμάνι ή κλεισίματός τους πριν το πολίο αποπλεύσει, θα καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου.

Κανονισμός 19 - Κατασκευή και αρχικές δοκιμές στεγανών καταστρωμάτων, οχετών κ.λ.π., σε επιβατηγά και φορτηγά πλοία.

11 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 1 προστίθενται οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 2, 3 και 4:

" 2. Όταν κάποιος οχετός αερισμού διέρχεται μέσω κατασκευής διαπερνώντας το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, ο οχετός θα είναι ικανός να αντέξει την πίεση του νερού που μπορεί να βρίσκεται μέσα στον οχετό, αφού θα έχει ληφθεί υπόψη η μέγιστη επιτρεπόμενη γωνία εγκάρσιας κλίσης του πλοίου κατά τη διάρκεια των ενδιάμεσων σταδίων κατάκλυσης, σύμφωνα με τον κανονισμό 8.5.

3. Όταν όλη ή τμήμα της διαπέρασης του καταστρώματος στεγανών διαφραγμάτων, βρίσκεται πάνω στο κύριο κατάστρωμα οχημάτων, ο οχετός θα είναι ικανός να αντέξει την πίεση πρόσκρουσης εξαιτίας των μετατοπίσεων του νερού (sloshing) που παρέμεινε παγιδευμένο στο κατάστρωμα οχημάτων.

4. Σε πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997, οι απαιτήσεις της παραγράφου 2 θα εφαρμόζονται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997".

12. Η υπάρχουσα παράγραφος 2 επαναριθμείται ως παράγραφος 5.

Κανονισμός 20 - Στεγανή ακεραιότητα επιβατηγών πλοίων πάνω από τη γραμμή ορίου βύθισης.

13. Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 3:

"3. Σε επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1997, το ανοικτό άκρο των εξαεριστικών σωλήνων που καταλήγουν μέσα σε μια υπερκατασκευή θα βρίσκεται τουλάχιστον 1 μέτρο πάνω από την ίσαλο που σχηματίζεται όταν το πλοίο έχει εγκάρσια κλίση 15 μοιρών, ή μέχρι την μέγιστη γωνία κλίσης κατά τη διάρκεια των ενδιάμεσων σταδίων της κατάκλυσης, όπως αυτή υπολογίζεται με απευθείας υπολογισμό, οποιαδήποτε είναι η μεγαλύτερη. Εναλλακτικά, εξαεριστικοί σωλήνες εκτός αυτών των δεξαμενών πετρελαίου, μπορούν να καταλήγουν προς το έξω μέσω της πλευράς της υπερκατασκευής. Οι διατάξεις της παραγράφου αυτής εφαρμόζονται άσχετα από την εφαρμογή των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης για τις Γραμμές Φόρτωσης που ισχύει".

14. Οι υπάρχουσες παράγραφοι 3 και 4 επαναριθμούνται ως παράγραφοι 4 και 5.

15. Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 20-1 προστίθενται οι ακόλουθοι νέοι κανονισμοί 20-2 έως 20-4:

"Κανονισμός 20-2

Στεγανή ακεραιότητα από το κατάστρωμα οχημάτων (κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων) σε χώρους που βρίσκονται κάτω από αυτό.

1. Σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που κατασκευάσθηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1997:

1. Με τις προϋποθέσεις των διατάξεων των υποπαραγράφων .2 και .3, όλες οι είσοδοι που οδηγούν σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, θα έχουν το χαμηλότερο σημείο τους σε απόσταση όχι μικρότερη από 2.5 μέτρα πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων.

2 'Οταν κεκλιμένα επίπεδα φόρτωσης (ράμπες) οχημάτων οδηγούν σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, τα ανοίγματά τους θα είναι ικανά να κλείνουν καιροστεγώς ώστε να εμποδίζεται εισροή νερού προς τα κάτω, θα υπάρχουν δε οπτικοακουστικές ενδείξεις στη γέφυρα του πλοίου.

3 Η Αρχή μπορεί να επιτρέψει την εγκατάσταση ειδικών εισόδων σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, με την προϋπόθεση ότι αυτές είναι αναγκαίες για τη βασική λειτουργία του πλοίου, όπως π.χ. τη μεταφορά μηχανημάτων και εφοδίων, με την προϋπόθεση όμως ότι αυτές οι είσοδοι θα είναι υδατοστεγείς και θα διαθέτουν οπτικοακουστικές ενδείξεις στη γέφυρα του πλοίου.

4 Οι είσοδοι που αναφέρονται στις υποπαραγράφους .2 και .3 θα κλείνονται πριν την αναχώρηση του πλοίου σε κάθε ταξίδι και θα παραμένουν κλειστές μέχρι την άφιξη του πλοίου στο επόμενο λιμάνι.

5 Ο Πλοίαρχος θα βεβαιώνεται ότι εφαρμόζεται ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου και αναφορών για το άνοιγμα και κλείσιμο τέτοιων εισόδων, όπως αναφέρεται στις υποπαραγράφους .2 και .3 και

6 Ο Πλοίαρχος θα βεβαιώνεται ότι κάθε φορά πριν τον απόπλου του πλοίου σε κάθε ταξίδι, θα καταχωρείται στο ημερολόγιο του πλοίου, όπως απαιτείται από τον κανονισμό 25, ο χρόνος του τελευταίου κλεισίματος των εισόδων που αναφέρονται στις υποπαραγράφους .2 και .3.

2. Σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997:

1 'Ολες οι είσοδοι που οδηγούν από το κατάστρωμα οχημάτων σε χώρους κάτω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων θα είναι καιροστεγείς και θα υπάρχουν στη γέφυρα διακυβέρνησης μέσα που θα δείχνουν αν η είσοδος είναι ανοικτή ή κλειστή.

2 'Ολες αυτές οι είσοδοι θα κλείνονται πριν τον απόπλου του πλοίου σε κάθε ταξίδι και θα παραμένουν κλειστές μέχρι τον κατάπλου του στο επόμενο λιμάνι.

3 Ανεξάρτητα από τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου .2 η Αρχή μπορεί να επιτρέψει το άνοιγμα μερικών εισόδων κατά την διάρκεια του ταξιδιού αλλά μόνο για το χρονικό διάστημα που επαρκεί για τη διέλευση μέσω αυτών, εάν απαιτείται, για εκτέλεση βασικών εργασιών του πλοίου, και

4 Οι απαιτήσεις της υποπαραγράφου .1 θα εφαρμόζονται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997.

Κανονισμός 20-3

Είσοδοι στα καταστρώματα οχημάτων

Σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, ο Πλοίαρχος ή ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός θα βεβαιώνονται ότι, δεν επιτρέπεται η πρόσβαση των επιβατών στα κλειστά καταστρώματα οχημάτων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, χωρίς τη συγκατάθεση του Πλοιάρχου ή του εξουσιοδοτημένου αξιωματικού.

Κανονισμός 20-4

Κλείσιμο διαφραγμάτων στο καταστρώμα ro-ro

1. 'Ολα τα εγκάρσια ή διαμήκη διαφράγματα τα οποία

σκοπό έχουν να συγκρατήσουν τα συσσωρευμένα νερά στο κατάστρωμα ro-ro, θα τοποθετούνται στη θέση τους και θα ασφαλίζονται πριν τον απόπλου του πλοίου, και θα παραμένουν στη θέση τους ασφαλισμένα μέχρι τον κατάπλου στο επόμενο λιμάνι.

2. Ανεξάρτητα από τις απαιτήσεις της παραγράφου 1, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει το άνοιγμα, αν απαιτηθεί, κατά τη διάρκεια του πλου, ορισμένων εισόδων που βρίσκονται μέσα στα όρια των στεγανών διαφραγμάτων, μόνο για το χρονικό διάστημα εκτέλεσης βασικών εργασιών του πλοίου.

Κανονισμός 23-2 Ακεραιότητα σκάφους και υπερκατασκευής, πρόληψη και έλεγχος βλάβης

16 Το υπάρχον κείμενο του κανονισμού 23-2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

"(Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, εκτός από πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 για τα οποία η παράγραφος 2 θα εφαρμόζεται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997).

1. Θα διατίθενται ενδείκτες στη γέφυρα ναυσιπλοΐας για όλες τις θύρες περιβλήματος, θύρες φόρτωσης και άλλα μέσα κλεισίματος τα οποία θα μπορούσαν, αν έμεναν ανοικτά ή μη κατάλληλα ασφαλισμένα να οδηγήσουν κατά τη γνώμη της Αρχής, στην κατάκλυση χώρου ειδικής κατηγορίας ή χώρου φορτίου ro-ro. Το σύστημα ενδείξεων θα σχεδιάζεται με βάση την αρχή της αποτυχίας - ασφάλειας και θα δείχνει μέσω οπτικών ενδεικτών αν η θύρα δεν είναι τελείως κλειστή ή κάποια από τα μέσα ασφάλισης δεν βρίσκονται στη θέση τους και δεν έχουν πλήρως ασφαλισθεί μέσω ηχητικών ενδεικτών, αν τέτοια θύρα ή συστήματα κλεισίματος έμειναν ανοικτά ή ότι τα μέσα ασφάλισης δεν έχουν ασφαλιστεί.

Ο πίνακας ενδείξεων στη γέφυρα ναυσιπλοΐας θα είναι εφοδιασμένος με κομβίο θέσεων επιλογής "λιμάνι/ταξίδι" και θα έχει τέτοια διάταξη, ώστε να υπάρχει ηχητικός συναγερμός στη γέφυρα ναυσιπλοΐας αν το πλοίο αποπλεύσει με τις πρωραίες θύρες, εσωτερικές θύρες, πρυμναία θύρα φόρτωσης, ή κάποιο άλλο πλευρικό άνοιγμα όχι κλειστό ή κάποιο κύκλωμα κλεισίματος δεν βρίσκεται στη σωστή θέση. Η τροφοδότηση ενεργείας του συστήματος ενδεικτών θα είναι ανεξάρτητη από την τροφοδότηση ενεργείας για τη λειτουργία και ασφάλιση των θυρών. Τα συστήματα ενδεικτών, που εγκρίθηκαν από την Αρχή και τα οποία ήταν εγκατεστημένα στα πλοία που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 δεν είναι αναγκαίο να μεταβληθούν.

2. θα υπάρχει τηλεοπτική επιτήρηση αλλά και σύστημα ανίχνευσης διαρροής νερού ώστε να παρέχεται ένδειξη στην γέφυρα ναυσιπλοΐας αλλά και στο σταθμό ελέγχου μηχανοστασίου για κάθε διαρροή, μέσω εσωτερικών και εξωτερικών πρωραίων θυρών, πρυμναίων θυρών ή οποιουδήποτε άλλου ανοίγματος του περιβλήματος, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει στην κατάκλυση χώρων ειδικής κατηγορίας ή χώρων φορτίου ro-ro.

3. Ειδικής κατηγορίας χώροι αλλά και χώροι φορτίου ro-ro θα περιπολούνται ή θα επιτηρούνται συνέχεια με αποτελεσματικά μέσα, όπως τηλεοπτική επιτήρηση, έτσι ώστε κάθε μετατόπιση οχημάτων, όταν επικρατούν δυσμενείς καιρικές συνθήκες αλλά και οποιαδήποτε είσοδος επιβατών χωρίς άδεια σε αυτούς, να μπορεί να γίνεται αντιληπτή κατά τη διάρκεια του πλου.

4. Θα τηρούνται στο πλοίο αναρτημένες σε κατάλληλη θέση, έγγραφες διαδικασίες χειρισμού, για το κλείσιμο και την ασφάλιση όλων των θυρών περιβλήματος, θυρών φόρτωσης και άλλων συστημάτων κλεισίματος τα οποία αν αφεθούν ανοικτά ή όχι κατάλληλα ασφαλισμένα, θα μπορούσαν κατά την άποψη της Αρχής, να οδηγήσουν στην κατάκλυση χώρου ειδικής κατηγορίας ή χώρου φορτίου ro-ro".

Κανονισμός 45 Προφυλάξεις κατά της ηλεκτροπληξίας, πυρκαϊάς και άλλων κινδύνων ηλεκτρικής προέλευσης.

17. Μετά την υπάρχουσα πρώτη πρόταση της παραγράφου 5.3 προστίθεται η ακόλουθη νέα πρόταση:

"Σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, οι καλωδιώσεις ενδεικτών ανάγκης και συστήματος μεγαφωνικής αναγγελίας που θα εγκατασταθούν στα πλοία την ή μετά την 1 Ιουλίου 1998, θα είναι εγκεκριμένες από την Αρχή λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που συντάχθηκαν από τον Οργανισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11-2

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΙΑΣ

Κανονισμός 3 - Ορισμοί

18. Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 33 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 34:

"34. Επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο σημαίνει επιβατηγό πλοίο με χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας όπως ορίζονται σ' αυτό τον κανονισμό".

19. Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 28 προστίθεται ο ακόλουθος νέος κανονισμός 28-1:

"Κανονισμός 28-1

Οδοί διαφυγής σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία

1. Απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία

1.1. Η παράγραφος αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Για πλοία που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1 Ιουλίου 1997, οι απαιτήσεις του κανονισμού θα εφαρμόζονται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997.

1.2. Χειραγωγοί ή άλλα στηρίγματα θα προβλέπονται σε όλους τους διαδρόμους κατά μήκος της συνολικής διαδρομής διαφυγής, ώστε να υπάρχουν διαθέσιμες σταθερές χειρολαβές σε κάθε βήμα της διαδρομής, όπου είναι δυνατό, προς τους σταθμούς συγκέντρωσης και επιβίβασης. Τέτοιοι χειραγωγοί θα προβλέπονται και στις δύο πλευρές διαμήκων διαδρόμων πλάτους μεγαλύτερου από 1,8 μέτρα και εγκαρσίων διαδρόμων πλάτους μεγαλύτερου από 1 μέτρο. Θα δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην ανάγκη να υπάρχει δυνατότητα διέλευσης μέσα από προθαλάμπους, αίθρια και άλλους μεγάλους κοινόχρηστους χώρους, κατά μήκος, των οδών διαφυγής. Οι χειραγωγοί και οι άλλες χειρολαβές θα μπορούν να αντέχουν σε οριζόντια κατανεμημένο φορτίο 750 N/m που εφαρμόζεται κατά τη διεύθυνση του κέντρου του διαδρόμου ή του χώρου και σε κάθετα κατανεμημένο φορτίο 750 N/m που εφαρμόζεται προς τα κάτω. Τα δύο φορτία δεν απαιτείται να εφαρμόζονται ταυτόχρονα.

---

(1) Γίνεται αναφορά στις συστάσεις που έχουν συνταχθεί από τον Οργανισμό για καλωδιώσεις ενδεικτών ανάγκης και συστημάτων μεγαφωνικής αναγγελίας.

1.3 Οι οδοί διαφυγής δεν θα εμποδίζονται από έπιπλα και άλλα εμπόδια. Με εξαίρεση τα τραπέζια και τις καρέκλες, τα οποία πρέπει να απομακρύνονται για να εξασφαλίζεται ανοικτός χώρος, ερμάρια και άλλα βαριά έπιπλα σε κοινόχρηστους χώρους και κατά μήκος των οδών διαφυγής, θα στερεώνονται στη θέση τους ώστε να αποφεύγεται η μετακίνησή τους κατά τις κινήσεις διατοιχισμού και προνευτασμού του πλοίου.

Οι επιστρώσεις των δαπέδων θα στερεώνονται επίσης στη θέση τους. Όταν το πλοίο ταξιδεύει, οι οδοί διαφυγής θα τηρούνται ελεύθερες από εμπόδια όπως αμαξίδια καθαρισμού, κλινοσκεπάσματα, αποσκευές και κιβώτια με διάφορα είδη.

1.4 Από κάθε χώρο του πλοίου στον οποίο κανονικά παραμένουν άτομα θα προβλέπονται οδοί διαφυγής προς κάποιο σταθμό συγκέντρωσης. Αυτές οι οδοί διαφυγής θα έχουν τέτοια διάταξη ώστε να παρέχουν την πλέον άμεση, κατά το δυνατόν, διαδρομή, προς το σταθμό συγκέντρωσης και θα σημαίνονται με σύμβολα σύμφωνα με τις συστάσεις του Οργανισμού *(2)*.

1.5. Όταν περίκλειστοι χώροι συνορεύουν με ανοικτό κατάστρωμα, τα ανοίγματα από τον περίκλειστο χώρο προς το ανοικτό κατάστρωμα, θα μπορούν, όπου είναι πρακτικά δυνατό, να χρησιμοποιούνται ως έξοδοι κινδύνου.

1.6 Τα καταστρώματα θ' αριθμούνται κατά σειρά αρχίζοντας με τον αριθμό "1) στο κατάστρωμα δεξαμενών ή στο κατώτατο κατάστρωμα. Οι αριθμοί αυτοί θα σημαίνονται εμφανώς στα πλατύσκαλα των κλιμάκων και στους προθαλάμους των ανεκλυστήρων. Τα καταστρώματα μπορούν επίσης να έχουν ονόματα, αλλά ο αριθμός του καταστρώματος θα σημαίνεται πάντοτε μαζί με το όνομα.

1.7 Απλά "μιμικά" σχεδιαγράμματα που εμφανίζουν τη θέση "είσθε εδώ" και τις οδούς διαφυγής σημασμένες με βέλη θα τοποθετούνται εμφανώς εσωτερικά της θύρας κάθε θαλαμίσκου και στους κοινόχρηστους χώρους. Το σχεδιάγραμμα θα δείχνει τις κατευθύνσεις διαφυγής και θα έχει σωστό προσανατολισμό σε σχέση με τη θέση του στο πλοίο.

1.8 Οι θύρες των θαλαμίσκων και των δωματίων δεν θα απαιτείται να φέρουν κλειδιά για να απασφαλίζονται από το εσωτερικό του δωματίου. Ούτε θα υπάρχουν θύρες κατά μήκος οποιασδήποτε σχεδιασμένης οδού διαφυγής για τις οποίες θα απαιτούνται κλειδιά για την απασφάλισή τους όταν η κίνηση είναι κατά την κατεύθυνση της διαφυγής.

2. Απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιουλίου 1997.

2.1 Το κατώτερο τμήμα ύψους 0.5 μέτρων των φρακτών και άλλων διαφραγμάτων που αποτελούν κάθετα χωρίσματα κατά μήκος των οδών διαφυγής, θα είναι ικανά να υποβαστάζουν φορτίο 750 N/m, ώστε να είναι δυνατή η χρήση τους ως επιφανειών βαδίσματος από την πλευρά της οδού διαφυγής όταν το πλοίο λαμβάνει μεγάλες γωνίες κλίσης.

2.2 Οι οδοί διαφυγής από τους θαλαμίσκους προς τα περιφράγματα των κλιμάτων θα είναι κατά το δυνατόν άμεσες με ελάχιστο αριθμό αλλαγών διεύθυνσης. Δεν θα είναι αναγκαία η μετάβαση από τη μία πλευρά του πλοίου στην άλλη για την εξεύρεση οδού διαφυγής. Δεν θα είναι αναγκαία η άνοδος ή η κάθοδος περισσοτέρων των δύο καταστρωμάτων για την άφιξη σε σταθμό συγκέντρωσης ή ανοικτό κατάστρωμα από οποιονδήποτε χώρο επιβατών.

2.3 Από τα ανοικτά καταστρώματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2.2 θα προβλέπονται εξωτερικές διαδρομές προς τους σταθμούς επιβίβασης των σωστικών μέσων.

3. Απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιουλίου 1999.

Για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιουλίου 1999 οι οδοί διαφυγής θα υπολογίζονται σύμφωνα με μία ανάλυση εγκατάλειψης στη διαδικασία σχεδίασης τους. Η ανάλυση θα χρησιμοποιείται για να επισημαίνει και να αποκλείει, όσο αυτό είναι πρακτικά δυνατό, τη συσσώρευση που μπορεί να δημιουργηθεί κατά τη διάρκεια μιας εγκατάλειψης, λόγω της κανονικής κίνησης των επιβατών και του πληρώματος κατά μήκος των οδών διαφυγής, περιλαμβανομένης της πιθανότητας να χρειασθεί να κινηθεί το πλήρωμα κατά μήκος των οδών αυτών με κατεύθυνση αντίθετη από αυτή των επιβατών. Επί πλέον η ανάλυση θα χρησιμοποιείται για να καταδείξει ότι οι διατάξεις διαφυγής είναι επαρκώς ευέλικτες ώστε να προβλέπουν την πιθανότητα ότι ορισμένες οδοί διαφυγής, σταθμοί συγκέντρωσης, σταθμοί επιβίβασης ή σωστικά μέσα μπορεί να μην είναι διαθέσιμα εξ αιτίας ατυχήματος.

Κανονισμός 37 - Προστασία χώρων ειδικής κατηγορίας

20 Η υπάρχουσα παράγραφος 2.1 επαναριθμείται ως παράγραφος 2.1.1.

21 Μετά την επαναριθμημένη παράγραφο 2.1.1. προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 2.1.2:

2.1.2 Εκροές

2.1.2.1 Σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, τα επιστόμια εκροής για ευδιαίους, εφοδιασμένα με αποτελεσματικά μέσα κλεισίματος που χειρίζονται από θέση άνω του καταστρώματος στεγανών φρακτών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης περί Γραμμών Φορτώσεως που ισχύει, θα τηρούνται ανοικτά κατά τη διάρκεια του πλου.

2.1.2.2. Οποιοσδήποτε χειρισμός των επιστομίων που αναφέρονται στην παράγραφο 2.1.2.1 θα καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 3 - Ορισμοί

22 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 18 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 19:

"19 Επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο σημαίνει ένα επιβατηγό πλοίο με χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας όπως ορίζονται στον κανονισμό ΙΙ-2/3."

Κανονισμός 6 - Επικοινωνίες

23 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 4 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 5:

"5 Συστήματα μεγαφωνικής αναγγελίας σε επιβατηγά πλοία

5.1 Επιπρόσθετα προς τις απαιτήσεις του κανονισμού ΙΙ-2/40.5 ή του κανονισμού ΙΙ-2/41-2, ανάλογα με την περί-

---

(2) Γίνεται αναφορά στα Σύμβολα σχετικά με σωστικά μέσα και διατάξεις που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.760(18).

πτωση και της παραγράφου 4.2, όλα τα επιβατηγά πλοία θα εφοδιάζονται με σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας. Οσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν την 1 Ιουλίου 1997 οι απαιτήσεις των παρ. 5.2, 5.3 και 5.5 λαμβανομένων υπ' όψη των διατάξεων της παραγράφου 5.6 θα εφαρμόζονται όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997.

5.2 Το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας θα είναι ένα πλήρες σύστημα που θα αποτελείται από εγκατάσταση μεγαφώνων που επιτρέπει την ταυτόχρονη μετάδοση μηνυμάτων σ' όλους τους χώρους, όπου κανονικά βρίσκονται μέλη πληρώματος ή επιβάτες ή και οι δύο, αλλά και στους σταθμούς συγκέντρωσης. Το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας θα επιτρέπει ή παρέχει τη δυνατότητα μετάδοσης μηνυμάτων από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας καθώς και από άλλους χώρους του πλοίου, αν κρίνεται απαραίτητο από την Αρχή.

5.3 Το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας θα προστατεύεται από την χωρίς άδεια χρήση και θα ακούγεται καθαρά πάνω από το θόρυβο του περιβάλλοντος σ' όλους τους χώρους που αναφέρονται στην παράγραφο 5.2, θα διαθέτει δε δυνατότητα ακύρωσης που θα ελέγχεται από θέση που βρίσκεται στη γέφυρα ναυσιπλοΐας καθώς και από άλλους χώρους του πλοίου αν κρίνεται απαραίτητο από την Αρχή, ώστε όλα τα μηνύματα έκτακτης ανάγκης να μεταδίδονται έστω και αν κάποιο μεγάφωνο στους συγκεκριμένους χώρους έχει κλειστεί, ή η έντασή του έχει μηδενισθεί, ή αν το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας χρησιμοποιείται για άλλους σκοπούς.

5.4 Σε επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1 Ιουλίου 1997: .1 το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας θα έχει δύο τουλάχιστον βρόγχους που θα είναι επαρκώς χωρισμένοι καθ' όλο το μήκος τους και θα έχει δύο χωριστούς και ανεξάρτητους ενισχυτές, και .2 το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας και τα πρότυπα απόδοσης του θα είναι εγκεκριμένα από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό. *(3,4)*

5.5 Το σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας θα είναι συνδεδεμένο με την πηγή ενέργειας ανάγκης.

5.6 Πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Ιουλίου 1997, τα οποία είναι ήδη εφοδιασμένα με σύστημα μεγαφωνικής αναγγελίας, εγκεκριμένο από την Αρχή, το οποίο πληροί ουσιαστικά, όσα απαιτούνται από τις παραγράφους 5.2, 5.3, και 5.5 δεν απαιτείται να αλλάξουν το σύστημά τους.

24 Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 24 προστίθενται οι ακόλουθοι νέοι κανονισμοί 24-1 έως 24-4:

"Κανονισμός 24-1

Απαιτήσεις για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία

1 Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί: .1 την ή μετά την 1 Ιουλίου 1998 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.3, 2.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4 και 5, .2 την ή μετά την 1 Ιουλίου 1986 και πριν από την 1 Ιουλίου 1998 θα συμμορφώνονται με την παράγραφο 5 όχι αργότερα από την πρώτη περιοδική επιθεώρηση που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1998 και με τις παραγράφους 2.3, 2.4, 3 και 4 όχι αργότερα από την πρώτη περιοδική επιθεώρηση που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 2000, και .3 πριν από την 1 Ιουλίου 1986 θα συμμορφώνονται με την παράγραφο 5 όχι αργότερα από την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1η Ιουλίου 1998 και με τις παραγράφους 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3 και 4 όχι αργότερα από την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1 Ιουλίου 2000.

2 Σωσίβιες σχεδίες

2.1 Οι σωσίβιες σχεδίες των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων θα εξυπηρετούνται από ναυτικού τύπου συστήματα εγκατάλειψης που θα συμμορφώνονται με τον κανονισμό 48.5, ή από μέσα καθαίρεσης που θα συμμορφώνονται με τον κανονισμό 48.6 εξίσου κατανεμημένα σε κάθε πλευρά του πλοίου.

2.2 Κάθε σωσίβια σχεδία σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία θα είναι εφοδιασμένη με διατάξεις στοιβασίας ελεύθερης πλεύσης που θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 23.

2.3 Κάθε σωσίβια σχεδία σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία θα είναι τύπου εφοδιασμένου με εξέδρα επιβίβασης, που να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 39.4.1 ή 40.4.1, ανάλογα με την περίπτωση.

2.4 Κάθε σωσίβια σχεδία σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία θα είναι, είτε αυτόματα ανορθούμενη, είτε ανατρεπόμενη με σκεπή, θα έχει ευστάθεια στη θάλασσα και θα μπορεί να λειτουργεί ασφαλώς με οποιαδήποτε πλευρά και αν πλέει. Εναλλακτικά το πλοίο θα φέρει αυτόματα ανορθούμενες σωσίβιες σχεδίες ή ανατρεπόμενες σχεδίες με σκεπή, επιπρόσθετα του κανονικού αριθμού των σωσίβιων σχεδιών, τέτοιας συνολικής χωρητικότητας, ώστε να μπορούν να παραλαμβάνουν τουλάχιστον το 50% των ατόμων που δεν παραλαμβάνουν οι σωσίβιες λέμβοι. Αυτή η πρόσθετη χωρητικότητα σωσίβιων σχεδιών θα καθορίζεται με βάση τη διαφορά μεταξύ του συνολικού αριθμού των επιβαινόντων στο πλοίο και του αριθμού ατόμων που παραλαμβάνουν οι σωσίβιες λέμβοι. Κάθε τέτοια σωσίβια σχεδία θα εγκρίνεται από την Αρχή έχοντας υπόψη τις συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό. (5)

3 Ταχείες λέμβοι διάσωσης

3.1 Τουλάχιστον μία από τις λέμβους διάσωσης σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο θα είναι ταχεία λέμβος διάσωσης, εγκεκριμένη από την Αρχή, έχοντας υπόψη τις συστάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό. (6)

3.2 Κάθε ταχεία λέμβος διάσωσης θα εξυπηρετείται από ένα κατάλληλο μηχανισμό καθαίρεσης, εγκεκριμένο από την Αρχή. Η Αρχή κατά την έγκριση τέτοιων μηχανισμών καθαίρεσης, θα λαμβάνει υπόψη της ότι η ταχεία λέμβος διάσωσης προορίζεται να καθαιρείται και να ανελκύεται ακόμα και κάτω από πολύ δυσμενείς καιρικές συνθήκες, και θα έχει επίσης υπόψη της τις συστάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό. (7)

---

(3) Γίνεται αναφορά στον Κώδικα Συναγερμού και Ενδείξεων, 1995, που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.830(19).

(4) Γίνεται αναφορά στα πρότυπα απόδοσης για συστήματα μεγαφωνικής αναγγελίας που θα συνταχθούν από τον Οργανισμό.

(5) Γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις για τις αυτόματα ανορθούμενες σωσίβιες σχεδίες και για τις ανατρεπόμενες σωσίβιες σχεδίες με σκεπή, που θα συνταχθούν από τον Οργανισμό.

(6) Γίνεται αναφορά στις Οδηγίες για τις ταχείες λέμβους διάσωσης, που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.656(16).(Πρόκειται να επανεξετασθούν και να αναθεωρηθούν αφού ληφθούν υπόψη οι συστάσεις της ομάδας του Βορρά).

(7) Γίνεται αναφορά στις συστάσεις που θα υιοθετηθούν από τον Οργανισμό.

3.3 Δύο τουλάχιστον μέλη πληρώματος από κάθε ταχεία λέμβο διάσωσης, θα εκπαιδεύονται και θα εξασκούνται τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη τον Κώδικα για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Εκτέλεση Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και τις συστάσεις που έχουν υιοθετηθεί από τον Οργανισμό (8), περιλαμβανομένων όλων των θεμάτων διάσωσης, χειρισμού, ελιγμών και λειτουργίας αυτών των σκαφών, σε διάφορες συνθήκες, και ανόρθωσής τους μετά από ανατροπή.

3.4 Στην περίπτωση που η διάταξη ή το μέγεθος ενός επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου, που έχει κατασκευασθεί πριν από την 1 Ιουλίου 1997, είναι τέτοια ώστε να εμποδίζει την εγκατάσταση της ταχείας λέμβου διάσωσης που απαιτείται από την παράγραφο 3.1, η ταχεία λέμβος διάσωσης μπορεί να εγκαθίσταται στη θέση υπάρχουσας σωσίβιας λέμβου, που είναι αποδεκτή ως λέμβος διάσωσης, ή στην περίπτωση πλοίων που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Ιουλίου 1986, λέμβων που χρησιμοποιούνται σε περίπτωση ανάγκης με την προϋπόθεση ότι θα πληρούνται όλες οι ακόλουθες προϋποθέσεις: .1 η ταχεία λέμβος διάσωσης εξυπηρετείται από μηχανισμό καθαίρεσης που συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παραγράφου 3.2, .2 η απώλεια της χωρητικότητας του σωστικού σκάφους από την προαναφερόμενη αντικατάσταση, αναπληρώνεται με την εγκατάσταση σωσίβιων σχεδιών, ικανών να μεταφέρουν τουλάχιστον ίσον αριθμόν ατόμων με αυτόν που παραλάμβανε η σωσίβια λέμβος που αντικαταστάθηκε, και .3 τέτοιες σωσίβιες σχεδίες εξυπηρετούνται από τους υπάρχοντες μηχανισμούς καθαίρεσης ή από συστήματα εγκατάλειψης ναυτικού τύπου.

4 Μέσα διάσωσης

4.1 Κάθε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο θα είναι εφοδιασμένο με αποτελεσματικά μέσα για την ταχεία περισυλλογή των ναυαγών από το νερό και τη μεταφορά τους από τις μονάδες διάσωσης ή το σωστικό σκάφος στο πλοίο.

4.2 Τα μέσα μεταφοράς των ναυαγών στο πλοίο μπορεί να αποτελούν μέρος του συστήματος εγκατάλειψης ναυτικού τύπου ή μέρος συστήματος που έχει σχεδιασθεί για σκοπούς διάσωσης.

4.3 Αν ο ολισθητήρας ενός συστήματος εγκατάλειψης ναυτικού τύπου, προορίζεται να αποτελέσει το μέσο μεταφοράς των ναυαγών στο κατάστρωμα του πλοίου, ο ολισθητήρας θα είναι εφοδιασμένος με χειραγωγούς ή κλίμακες για υποβοήθηση της ανόδου.

5 Σωσίβιες ζώνες

5.1 Ανεξάρτητα από τις απαιτήσεις των κανονισμών 7.2 και 21.2, επαρκής αριθμός σωσιβίων ζωνών θα στοιβάζεται κοντά στους σταθμούς συγκέντρωσης, ώστε οι επιβάτες να μην απαιτείται να επιστρέψουν στις καμπίνες τους για να πάρουν τις σωσίβιες ζώνες τους.

5.2 Σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, κάθε σωσίβια ζώνη θα είναι εφοδιασμένη με συσκευή φωτισμού που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού 32.3.

Κανονισμός 24 - 2

Ενημέρωση επιβατών

1 Πριν από την αναχώρηση των επιβατηγών πλοίων θα γίνεται καταμέτρηση όλων των ατόμων που επιβαίνουν σ' αυτά.

2 Πριν την αναχώρηση θα καταγράφονται και θα αναφέρονται στον Πλοίαρχο τα πλήρη στοιχεία ατόμων, που έχουν δηλώσει ανάγκη ειδικής φροντίδας ή βοήθειας, σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

3 Επιπρόσθετα, όχι αργότερα από την 1 Ιανουαρίου 1999, τα ονόματα και το φύλο όλων των ατόμων επί του πλοίου θα καταγράφονται χωριστά σε ενήλικες, παιδιά και βρέφη για σκοπούς έρευνας και διάσωσης.

4 Οι πληροφορίες που απαιτούνται από τις παραγράφους 1,2 και 3 θα τηρούνται στην ξηρά και θα είναι άμεσα διαθέσιμες στις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, όποτε και αν χρειασθεί.

5 Οι Αρχές μπορούν να εξαιρούν τα επιβατηγά πλοία από τις απαιτήσεις της παραγράφου 3, εφόσον τα προγραμματισμένα ταξίδια αυτών των πλοίων, δεν καθιστούν πρακτικά δυνατή τη λήψη των στοιχείων αυτών.

Κανονισμός 24 - 3

Χώροι προσνήωσης και παραλαβής ατόμων από ελικόπτερο

1 Ολα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία θα διαθέτουν χώρο παραλαβής ατόμων από ελικόπτερο, εγκεκριμένο από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό *(9)*,

2 Επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1 Ιουλίου 1997 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997.

3 Επιβατηγά πλοία μήκους 130 μέτρων και άνω, τα οποία έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1 Ιουλίου 1999, θα διαθέτουν χώρο προσνήωσης ελικοπτέρων, εγκεκριμένο από την Αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις συστάσεις που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό. *(10)*

Κανονισμός 24 - 4

Σύστημα υποστήριξης αποφάσεων πλοιάρχων επιβατηγών πλοίων

1 Ο κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή, σε όλα τα επιβατηγά πλοία. Επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997, θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις αυτού του κανονισμού, όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1999.

2 Σε όλα τα επιβατηγά πλοία, θα υπάρχει στη γέφυρα ναυσιπλοΐας, ένα σύστημα υποστήριξης αποφάσεων για διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

3 Το σύστημα θα αποτελείται κατ'ελάχιστον, από ένα τυπωμένο σχέδιο ή σχέδια έκτακτης ανάγκης *(11)*. Ολες οι

---

(8) Γίνεται αναφορά στη Σύσταση για απαιτήσεις εκπαίδευσης πληρωμάτων ταχέων λέμβων διάσωσης που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.771(18) και στο Μέρος Α-VI/2, πίνακας Α-VI/2-2 "Προδιαγραφή του ελάχιστου επιπέδου ικανότητας για ταχείες λέμβους διάσωσης" του Κώδικα για την Εκπαίδευση, την Πιστοποίηση και την Εκτέλεση Φυλακών των Ναυτικών (STCW).

(9) Γίνεται αναφορά στο Εγχειρίδιο Ερευνας και Διάσωσης Εμπορικών Πλοίων (MERSAR) που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.229(VII), όπως τροποποιήθηκε.

(10) Γίνεται αναφορά στις συστάσεις που θα συνταχθούν από τον Οργανισμό.

(11) Γίνεται αναφορά στον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM), κεφάλαιο 8 και στις οδηγίες για τη δομή ενός ολοκληρωμένου συστήματος, για σχέδια έκτακτης ανάγκης επί του πλοίου, που θα ολοκληρωθούν το 1996.

πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης θα καθορίζονται στο σχέδιο ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης, περιλαμβανομένων, αλλά όχι μόνον αυτών, των ακόλουθων κύριων ομάδων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης:

1. πυρκαϊά, 2. βλάβη στο πλοίο, 3. ρύπανση, 4. παράνομες ενέργειες που απειλούν την ασφάλεια του πλοίου και την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος, 5. ατυχήματα προσωπικού, 6. ατυχήματα σχετιζόμενα με το φορτίο, και 7. παροχή βοήθειας σε άλλα πλοία.

4 Οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο σχέδιο ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης, θα παρέχουν υποστήριξη στη λήψη αποφάσεων από τους πλοιάρχους, για χειρισμό οποιουδήποτε συνδυασμού καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

5 Το σχέδιο ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης θα έχουν ομοιόμορφη δομή και θα είναι εύκολα στη χρήση. Οπου μπορεί να εφαρμοστεί, θα χρησιμοποιείται για σκοπούς ελέγχου βλάβης, η πραγματική κατάσταση φόρτωσης, όπως έχει υπολογιστεί για την ευστάθεια του ταξιδιού του επιβατηγού πλοίου.

6 Επιπρόσθετα προς το τυπωμένο σχέδιο ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης, η Αρχή μπορεί επίσης να δεχθεί, τη χρήση ενός συστήματος υποστήριξης αποφάσεων, σε πρόγραμμα ηλεκτρονικού υπολογιστή εγκατεστημένου στη γέφυρα ναυσιπλοΐας, που θα παρέχει όλες τις πληροφορίες που περιέχονται στο σχέδιο ή τα σχέδια έκτακτης ανάγκης, τις διαδικασίες, τους πίνακες ελέγχου κ.λ.π. και θα μπορεί να εμφανίζει πίνακα με τις συνιστώμενες ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται σε πιθανές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Κανονισμός 1 - Εφαρμογή

25 Στην παράγραφο 5 η αναφορά στην "παράγραφο 4" αντικαθίσταται από "παράγραφοι 4 και 7".

26 Στο τέλος της παραγράφου 5.1.2 μετά την υπάρχουσα ημερομηνία "1992" προστίθεται η φράση, "εν τούτοις για επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως μεγέθους δεν θα δίδεται εξαίρεση από τις απαιτήσεις του Κανονισμού 3 του Κεφαλαίου IV της Σύμβασης αυτής".

27 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 6 προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 7:

"7 Επιβατηγά πλοία που κατασκευάσθηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997 θα συμμορφώνονται ανάλογα, με τις απαιτήσεις των κανονισμών 6.4, 6.5, 6.6 και 7.5 όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997".

28 Η υπάρχουσα παράγραφος 7 επαναριθμείται ως παράγραφος 8.

Κανονισμός 6 - Ραδιοεγκαταστάσεις

29 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 3, προστίθενται οι ακόλουθες νέες παράγραφοι 4, 5 και 6:

"4 Στα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να εγκατασταθεί ένα φατνίο κινδύνου στη θέση διακυβέρνησης του πλοίου. Το φατνίο θα περιέχει είτε ένα απλό κομβίο το οποίο όταν πιεστεί, θα ξεκινά την ενεργοποίηση του συναγερμού κινδύνου όλων των ραδιοεπικοινωνιακών εγκαταστάσεων, που απαιτείται να υπάρχουν στο πλοίο για το σκοπό αυτό ή ένα κομβίο για κάθε ανεξάρτητη συσκευή. Το φατνίο θα παρέχει σαφή ορατή ένδειξη για οποιοδήποτε πλήκτρο ή πλήκτρα πιεστούν. Θα παρέχονται μέσα για αποφυγή τυχαίας ενεργοποίησης πλήκτρου ή πλήκτρων.

Εφόσον χρησιμοποιείται δορυφορικό EPIRB ως δευτερεύον μέσο συναγερμού και δεν υπάρχει δυνατότητα ενεργοποίησής του από μακριά, είναι αποδεκτή η εγκατάσταση πρόσθετου EPIRB, εντός της γέφυρας και πλησίον της θέσης διακυβέρνησης.

5 Η πληροφορία για το στίγμα του πλοίου θα παρέχεται συνεχώς και αυτόματα σε όλες τις σχετικές ραδιοεπικοινωνιακές συσκευές των επιβατηγών πλοίων έτσι ώστε με την πίεση του πλήκτρου ή των πλήκτρων του φατνίου κινδύνου, να παρέχεται η σχετική πληροφορία στο μήνυμα του συναγερμού κινδύνου.

6 Το φατνίο συναγερμού κινδύνου θα εγκαθίσταται στη θέση διακυβέρνησης των επιβατηγών πλοίων. Το φατνίο συναγερμού κινδύνου θα παρέχει οπτική και ηχητική ένδειξη, για κάθε συναγερμό ή συναγερμούς κινδύνου που λαμβάνονται εν πλω και επίσης θα παρέχεται ένδειξη, για τη συγκεκριμένη συσκευή που έχει λάβει το συναγερμό κινδύνου.

Κανονισμός 7 - Ραδιοεξοπλισμός: Γενικά

30 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 4, προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 5:

"5 Κάθε επιβατηγό πλοίο θα εφοδιάζεται με μέσα για αμφίδρομη επικοινωνία περιοχής συμβάντος για σκοπούς έρευνας και διάσωσης, χρησιμοποιώντας τις αεροναυτικές συχνότητες 121.5MHz και 123.1MHz από τη θέση που συνήθως γίνεται η διακυβέρνηση του πλοίου".

Κανονισμός 16 - Προσωπικό ραδιοεπικοινωνιών

31 Η υπάρχουσα παράγραφος αριθμείται ως παράγραφος 1.

32 Μετά την επαναριθμημένη παράγραφο 1, προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 2:

"2 Για τα επιβατηγά πλοία, θα ορίζεται τουλάχιστον ένα άτομο, με τα προσόντα που καθορίζονται στην παράγραφο 1, για να εκτελεί αποκλειστικά καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών κατά τη διάρκεια των περιστατικών κινδύνου".

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ

Κανονισμός 10 - Μηνύματα Κινδύνου:Υποχρεώσεις και διαδικασίες

33 Το υπάρχον κείμενο των παραγράφων (α) έως (δ) αντικαθίστανται ως εξής: "(α) Ο πλοίαρχος ενός πλοίου που βρίσκεται εν πλω και είναι σε τέτοια θέση, ώστε να μπορεί να παρέξει βοήθεια, όταν λαμβάνει σήμα από οποιαδήποτε πηγή για πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα, είναι υποχρεωμένος να πλεύσει ολοταχώς σε βοήθειά τους, και αν είναι δυνατόν, να ενημερώσει αυτούς ή την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ότι το πλοίο βρίσκεται καθ' οδόν. Εάν το πλοίο που δέχεται κλήση κινδύνου δεν είναι σε θέση, ή υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες του περιστατικού, θεωρεί παράλογο ή μη απαραίτητο να πλεύσει σε βοήθεια, ο πλοίαρχος, υποχρεούται να καταχωρήσει στο ημερολόγιο του πλοίου, το λόγο που υπαγόρευσε αυτή την απόφαση δηλαδή, τη μη παροχή βοήθειας σε πρόσωπα που ήταν σε κίνδυνο στη θάλασσα, λαμβάνοντας δε υπόψη τις συστάσεις του Οργανισμού (12) να ενημερώσει αντίστοιχα την κατάλληλη υπηρεσία έρευνας και διάσωσης. (β) Ο πλοίαρχος ενός πλοίου που βρί-

σκεται σε κίνδυνο, ή η αρμόδια υπηρεσία έρευνας και διάσωσης, μετά από συνεννοήσεις, στο μέτρο του δυνατού, με τους πλοιάρχους εκείνων των πλοίων που ανταποκρίθηκαν στην κλήση κινδύνου, έχει δικαίωμα να επιτάξει ένα ή περισσότερα από τα πλοία που κατά την άποψη του πλοιάρχου του κινδυνεύοντος πλοίου, ή της υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης, είναι ικανό να παρέξει βοήθεια και συνιστά καθήκον του πλοιάρχου ή των πλοιάρχων του πλοίου ή των πλοίων αντίστοιχα που επιτάχθησαν, να συμμορφώνονται με αυτήν την απαίτηση συνεχίζοντας να πλέουν ολοταχώς σε βοήθεια των προσώπων που βρίσκονται σε κίνδυνο. (γ) Οι πλοίαρχοι των πλοίων θα απαλλάσσονται από την υποχρέωση που επιβάλλεται σ' αυτούς από την παράγραφο (α) του παρόντος κανονισμού, εφόσον πληροφορούνται, ότι τα πλοία τους δεν έχουν επιταχθεί και ότι ένα ή περισσότερα πλοία, έχουν επιταχθεί και συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση. Αυτή η απόφαση θα κοινοποιείται, εάν είναι δυνατόν, προς τα άλλα επιταχθέντα πλοία και προς την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης.

((δ) Ο πλοίαρχος ενός πλοίου θα απαλλάσσεται από την υποχρέωση που επιβάλλεται σ' αυτόν, από την παράγραφο (α) του παρόντος κανονισμού, ακόμη και αν το πλοίο έχει επιταχθεί σύμφωνα με την υποχρέωση που επιβάλλεται από την παράγραφο (β) του παρόντος κανονισμού, εφόσον ενημερωθεί από τα πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο ή από την υπηρεσία έρευνας και διάσωσης ή από πλοίαρχο άλλου πλοίου που έχει φθάσει σ' αυτά τα πρόσωπα, ότι δεν απαιτείται πλέον άλλη βοήθεια".

34 Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 10 προστίθεται ο νέος κανονισμός 10-1:

"Κανονισμός 10-1

Κρίση πλοιάρχου περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας

Ο πλοίαρχος δεν θα περιορίζεται από τον πλοιοκτήτη, ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο στη λήψη οποιασδήποτε απόφασης, που κατά την επαγγελματική του κρίση είναι απαραίτητη για την ασφαλή ναυσιπλοΐα του πλοίου, ιδιαίτερα δε σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες και τρικυμιώδη θάλασσα."

Κανονισμός 13 - Επάνδρωση

35 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο (β) προστίθεται η παρακάτω νέα παράγραφος (γ): "(γ) Σε κάθε επιβατηγό πλοίο που εφαρμόζεται το κεφάλαιο Ι, προκειμένου να εξασφαλιστεί αποτελεσματική εκτέλεση καθηκόντων πληρώματος σε θέματα ασφάλειας, θα καθιερώνεται μια γλώσσα εργασίας, η οποία θα καταγράφεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Η εταιρεία (13) ή ο πλοίαρχος, αντίστοιχα, θα καθορίζει την κατάλληλη γλώσσα εργασίας. Κάθε ναυτικός υποχρεούται να συνεννοείται και όπου είναι απαραίτητο να δίδει εντολές και οδηγίες αναφερόμενος αντίστοιχα σ' αυτή τη γλώσσα. Εάν η γλώσσα εργασίας δεν είναι η επίσημη γλώσσα του Κράτους, τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο, όλα τα σχέδια και οι κατάλογοι που απαιτείται να είναι αναρτημένα θα περιλαμβάνουν μετάφραση σ' αυτή την γλώσσα εργασίας".

Κανονισμός 15 - Ερευνα και διάσωση

36 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο (β) προστίθεται η παρακάτω νέα παράγραφος (γ):

"(γ) Επιβατηγά πλοία στα οποία εφαρμόζεται το κεφάλαιο Ι, δραστηριοποιούμενα σε μόνιμες γραμμές, θα φέρουν επί του πλοίου σχέδιο συνεργασίας με τις κατάλληλες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Το σχέδιο θα εκπονείται μετά από συνεργασία μεταξύ πλοίου και υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης και θα εγκρίνεται από την Αρχή. Το σχέδιο θα περιλαμβάνει διατάξεις για τη διεξαγωγή περιοδικών ασκήσεων, όπως έχει συμφωνηθεί από το επιβατηγό πλοίο και τις ενδιαφερόμενες υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης, ώστε να ελέγχεται η αποτελεσματικότητά του."

37 Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 22 προστίθεται ο παρακάτω νέος κανονισμός 23:

"Κανονισμός 23

Επιχειρησιακοί περιορισμοί

(Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, στα οποία, έχει εφαρμογή το Κεφάλαιο Ι)

1 Σε επιβατηγά πλοία που κατασκευάστηκαν πριν την 1 Ιουλίου 1997, οι απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, θα έχουν εφαρμογή, όχι αργότερα από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης που θα λάβει χώρα μετά την 1 Ιουλίου 1997.

2 Πριν τεθεί σε υπηρεσία ένα επιβατηγό πλοίο, θα συντάσσεται ένας πίνακας με όλους τους περιορισμούς στη λειτουργία του, περιλαμβανομένων και των εξαιρέσεων από οποιονδήποτε από αυτούς τους κανονισμούς, περιορισμούς σε περιοχές δραστηριότητας, περιορισμούς λόγω καιρού, περιορισμούς του παράκτιου κράτους, περιορισμούς στα επιτρεπόμενα φορτία, τη διαγωγή, την ταχύτητα και άλλους περιορισμούς, είτε αυτοί έχουν επιβληθεί από την Αρχή, είτε έχουν καθοριστεί κατά τη διάρκεια της σχεδίασης ή κατασκευής του. Ο πίνακας αυτός μαζί με οποιεσδήποτε απαραίτητες επεξηγήσεις, θα είναι υπό μορφή επίσημου εγγράφου, αποδεκτού από την Αρχή, το οποίο θα τηρείται πάνω στο πλοίο και θα είναι στην άμεση διάθεση του πλοιάρχου. Ο πίνακας θα ενημερώνεται κανονικά. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι η Αγγλική ή η Γαλλική, ο πίνακας θα παρέχεται σε μία από αυτές τις δύο γλώσσες."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ

Κανονισμός 5 - Στοιβασία και ασφάλιση

38 Μετά την υπάρχουσα παράγραφο 5, προστίθεται η ακόλουθη νέα παράγραφος 6:

"6 Μονάδες φορτίου περιλαμβανομένων οχημάτων και εμπορευματοκιβωτίων, θα φορτώνονται, στοιβάζονται και ασφαλίζονται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σύμφωνα με το

12) Γίνεται αναφορά στις άμεσες ενέργειες που πρέπει να λαμβάνονται από κάθε πλοίο κατά τη λήψη σήματος κινδύνου, και οι οποίες δίδονται στο Εγχειρίδιο Ερευνας και Διάσωσης Εμπορικών Πλοίων (MERSAR), όπως έχει τροποποιηθεί

(13) Με τον όρο Εταιρεία νοείται ο πλοιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο κατά παραχώρηση ναυλωτής του πλοίου κατά παραχώρηση, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος κατά την ανάληψη τέτοιας ευθύνης, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που έχουν επιβληθεί από το Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM).

Εγχειρίδιο Ασφάλισης Φορτίου, που έχει εγκριθεί από την Αρχή. Σε πλοία με χώρους φορτίου ro-ro, όπως ορίζεται α-πό τον κανονισμό II-2/3.14, η ασφάλιση όλων των μονάδων φορτίου, σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Ασφάλισης Φορτίου, θα ολοκληρώνεται πριν το πλοίο αποπλεύσει από το λιμάνι. Το Εγχειρίδιο Ασφάλισης Φορτίου, θα συντάσσεται σε επίπεδο τουλάχιστον ισοδύναμο με αυτό των κατευθυντηρίων οδηγιών, που συντάσσονται από τον I.M.O." *(14)*.

Άρθρο Δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, των δε παραρτημάτων που περιέχονται σ' αυτό ως εξής:

(α) του παραρτήματος Α' που αναφέρεται στην απόφαση MSC. 46(65), την 01.01.1997, (β) του παραρτήματος Β' που αναφέρεται στην τελική πράξη της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ 74 Κρατών, όπως υιοθετήθηκε από την πιο πάνω Διάσκεψη με την απόφαση 1/95, την 01.07.1997.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 19 Ιουνίου 1997

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΟΥΜΑΚΗΣ

(14) Γίνεται αναφορά στις κατευθυντήριες οδηγίες που πρόκειται να αναπτυχθούν από το Οργανισμό.

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 YPET GR * FAX 52 34 312

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Σολωμού 51		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.	
Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225761	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	
	5230841	Βασ. Όλγας 188, 1ος ορ.-Τ.Κ. 546 55	(031)423956
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225713	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	4136402
	5249547	Νικήτα 6-8 Τ.Κ. 185 31	4171307
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239762	ΠΑΤΡΑ	(061)271249
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248141	Κορίνθου 327 Τ.Κ. 262 23	224581
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248188	ΙΩΑΝΝΙΝΑ	
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248785	Διοικητήριο Τ.Κ. 454 44	(0651)21901
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και		ΚΟΜΟΤΗΝΗ	(0531)22637
αποστολή Φ.Ε.Κ.	5248320	Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	26522

ΤΙΜΗ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ	- Μέχρι 8 σελίδες 150 δρχ. - Από 9 μέχρι 16 σελίδες 300 δρχ. - Από 16 σελίδες και άνω προσαύξηση 100 δρχ. ανά 8σέλιδο ή μέρους αυτού

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531	Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512
Α΄ (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τλ.)	50.000 δρχ.	2.500 δρχ.
Β΄ (Υπουργικές αποφάσεις κ.τλ.)	50.000 »	2.500 »
Γ΄ (Διορισμοί, απολύσεις κ.τλ. Δημ. Υπαλλήλων)	10.000 »	500 »
Δ΄ (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	50.000 »	2.500 »
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	25.000 »	1.250 »
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.τλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	10.000 »	500 »
Παράρτημα (Πίνακες επιτυχόντων διαγωνισμών)	5.000 »	250 »
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	10.000 »	500 »
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	3.000 »	150 »
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	250.000 »	12.500 »
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	10.000 »	500 »
ΓΙΑ ΟΛΑ ΤΑ ΤΕΥΧΗ ΕΚΤΟΣ Α.Ε. & Ε.Π.Ε.	200.000 »	10.000 »

* Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στα Δημόσια Ταμεία που δίδουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Οι συνδρομές του εξωτερικού επιβαρύνονται πέρα των παραπάνω αναφερομένων ποσών με τα ταχυδρομικά τέλη και μπορεί να στέλνονται με επιταγή και σε ανάλογο συνάλλαγμα στο Διευθυντή Οικονομικού του Εθνικού Τυπογραφείου.
* Η πληρωμή του ποσοστού του ΤΑΠΕΤ που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται στην Αθήνα από το Ταμείο του ΤΑΠΕΤ (Σολωμού 51 - Αθήνα) και στις άλλες πόλεις από τα Δημόσια Ταμεία.
* Οι συνδρομητές του εξωτερικού μπορούν να στέλνουν το ποσό του ΤΑΠΕΤ μαζί με το ποσό της συνδρομής.
* Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
* Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
* Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
* Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες κοινού λειτουργούν καθημερινά από 08.00΄ έως 13.00΄

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ